



LES DRONES DRONES

CADRE JURIDIQUE APPLICABLE AUX DRONES

- Comme Internet et le GPS avant eux, les drones ont évolué au-delà de leur vocation militaire initiale pour devenir des outils civils et commerciaux qui entrent peu à peu dans notre quotidien. Preuve en est que lors de la crise sanitaire liée à la Covid-19, [des drones ont été utilisés](#) par les entreprises pour la livraison de produits alimentaires ou de matériel médical, ou par la police pour surveiller le respect des mesures de confinement.
- Sans surprise, l'utilisation de ces engins volants bardés de capteurs qui peuvent être de formidables machines à observer, à emmagasiner et à analyser des données à caractère personnel soulève de nombreuses questions juridiques, analysées par le réseau Lexing dès 2016 dans une [étude comparative](#), ainsi que dans un numéro précédent de Lexing Insights ([numéro 10](#)). Alors qu'en Europe la [réglementation](#) imposant l'enregistrement des drones et de nouvelles obligations pour leurs utilisateurs est entrée en vigueur le 31 décembre 2020, d'autres régions du monde s'attèlent également à élaborer ou peaufiner un cadre juridique adapté.
- Quelles sont les différentes catégories de drones ? Quelles sont les règles de vol à respecter ? Quelles sont les mesures prises pour limiter les atteintes à la vie privée ? Comment est encadré l'usage des drones par la police à des fins de surveillance ? Qu'en est-il des drones armés ?

Les membres du réseau Lexing® dressent un tableau de la situation actuelle à travers le monde. Les pays suivants ont contribué à ce numéro : Afrique du Sud, France, Grèce, Hongrie, Italie, Royaume-Uni.

LEGAL FRAMEWORK FOR DRONES

- *Like the internet and GPS before them, drones have evolved beyond their military origin to become civilian and commercial tools that are gradually entering our daily lives. During the Covid-19 health crisis, [drones were used](#) by companies to deliver food products or medical equipment, or by the police to monitor compliance with lockdown measures.*
- *Unsurprisingly, the use of these flying machine that integrate different kinds of sensor and that can be powerful tools to observe, store and analyze personal data raise numerous legal questions, already addressed by the Lexing network in a [comparative study](#) in 2016 and in a previous Lexing Insights ([issue #10](#)). While in Europe [regulations](#) imposing registration of drones and new obligations for their users came into force on 31 December 2020, other regions of the world are also working on developing or refining an appropriate legal framework.*
- *What are the different categories of drones? What are the flight rules to be respected? What measures have been taken to protect privacy? How is the use of drones by the law enforcement for surveillance purposes regulated? What about armed drones?*

The Lexing® network members provide a snapshot of the current state of play worldwide. The following countries have contributed to this issue: France, Greece, Hungary, Italy, South Africa, United Kingdom.

Lexing®

Lexing® est le premier réseau international d'avocats en droit du numérique et des technologies avancées. Créé sur une initiative d'Alain Bensoussan, Lexing® permet aux entreprises internationales de bénéficier de l'assistance d'avocats alliant la connaissance des technologies, des métiers et du droit qui leur sont applicables dans leurs pays respectifs.

Lexing® is the first international lawyers' network for digital and emerging law. Created on an initiative of Alain Bensoussan, Lexing® allows multinationals to benefit from the assistance of seasoned lawyers worldwide who each combines unique expertise in technology and industry with a thorough knowledge of law in their respective country.

<https://lexing.network>



FREDERIC FORSTER

Vice-président du réseau Lexing® et
Directeur du pôle Télécoms du cabinet
Lexing Alain Bensoussan-Avocats

VP of Lexing® network
Head of the Telecommunications division
of Lexing Alain Bensoussan-Avocats





Les drones et la vie privée

▪ Le droit des drones en Afrique du Sud est un droit complexe. L'autorité sud-africaine de l'aviation civile (SACAA) a collaboré avec les différents acteurs du secteur pour formuler des réglementations pertinentes. Si ces réglementations introduisent une catégorisation des drones et établissent les conditions de sécurité à respecter, elles ne prennent toutefois pas suffisamment en compte les préoccupations en matière de vie privée.

Le cadre légal applicable aux drones en Afrique du Sud

▪ Les dispositions qui encadrent les drones en Afrique du Sud figurent dans la partie 101 de la réglementation sud-africaine de l'aviation civile (« réglementation sur les drones ») **(1)**. Cette réglementation est entrée en vigueur le 1er juillet 2015, faisant ainsi de l'Afrique du Sud l'un des premiers pays au monde à disposer d'une loi globale sur les drones. L'Afrique du Sud s'est ainsi positionnée comme un leader mondial en matière de réglementation des drones, et de nombreux autres pays ont suivi son exemple. Plusieurs pays se sont d'ailleurs inspirés du modèle sud-africain pour mettre au point leurs propres lois sur les drones **(2)**.

Les conséquences des drones sur la vie privée

▪ L'Afrique du Sud s'est dotée d'une loi sur la protection des informations personnelles (« POPIA »), qui entrera pleinement en vigueur le 1er juillet 2021. Cette loi prévoit les conditions de licéité du traitement des informations personnelles.

▪ La réglementation sur les drones ne mentionne pas directement la vie privée, mais il ressort de la lecture de ses dispositions à la lumière de la loi POPIA que les exploitants qui utilisent des drones dotés d'une capacité d'enregistrement vidéo ou de tout autre type d'enregistrement sont tenus de ne pas porter atteinte à la vie privée. L'« enregistrement » est en effet est une opération de « traitement », tel que ce terme est défini à l'article 1 de la POPIA **(3)**. Aussi, lorsqu'un drone traite des informations personnelles en les enregistrant, son exploitant doit respecter les prescriptions de la loi POPIA. En pratique, cela signifie qu'un exploitant de drone doit prendre en compte les éléments suivants :

- déterminer qui est le responsable du traitement, sur lequel pèse les obligations de conformité à la POPIA. Le responsable du traitement peut être le propriétaire ou le pilote du drone ;
- déterminer si le pilote ou le prestataire de services engagé pour exploiter le drone est un sous-traitant au sens de la POPIA. Le sous-traitant est assujéti à certaines obligations de sécurité pour le traitement des informations personnelles et un contrat doit être conclu entre le sous-traitant et le responsable du traitement lorsque le sous-traitant traite des informations personnelles pour son compte. En cas d'enregistrement d'images qualifié de traitement d'informations personnelles, un accord de traitement des données doit obligatoirement être signé par les pilotes de drones et les entreprises qui les engagent ;

(1) Accessible à l'adresse : <http://www.caa.co.za/Legal%20Documents/PART%20101%20GAZETTE.pdf> [consultée le 21-3-2021]

(2) S, Malinga. 'Drone Council moves to expedite drone regulation in SA.' Accessible à l'adresse : <https://www.itweb.co.za/content/KzQenMjVoO2MZd2r> [consultée le 23-3-2021]

(3) The Protection of Personal Information Act 4 of 2013. Accessible à l'adresse : <https://popia.co.za/section-1-definitions/> [consulté le 22-3-2021]

- préciser la finalité du traitement des informations personnelles et limiter tout traitement ultérieur. Ces obligations sont à la charge du responsable du traitement **(4)**. Pour les exploitants de drones qui agissent en qualité de sous-traitant, cela signifie, par exemple, qu'ils doivent s'assurer que leurs enregistrements soient bien effectués dans un but précis, conformément aux termes du contrat conclu avec l'organisation qui les engage. Ils doivent également veiller à ce que les informations enregistrées n'excèdent pas celles nécessaires au regard des termes dudit contrat.

▪ Toutefois, les exploitants de drones qui effectuent un enregistrement pour une raison purement personnelle ou dans le cadre d'une activité domestique échappent à ces obligations car ce type de traitement est exclu du champ d'application de la loi POPIA **(5)**. Par exemple, lorsque vous utilisez un drone pour enregistrer des vidéos dans votre propre foyer ou pour vos loisirs, il est peu probable que la loi POPIA s'applique dans ces circonstances.

▪ La réglementation sur les drones prescrit au titulaire d'un certificat d'exploitant d'aéronef télépiloté (ROC) **(6)** d'élaborer un manuel d'exploitation **(7)**. Ce manuel doit indiquer les mesures prises par l'exploitant de drone pour se conformer à la réglementation sur les drones et particulièrement aux normes de sécurité. Il définit le type et la portée des opérations réalisées, ainsi que les procédures pour garantir l'utilisation du drone en toute sécurité. Le manuel doit surtout « refléter toutes les activités et obligations opérationnelles et législatives que le titulaire du certificat est tenu de respecter... » **(8)**. Cette disposition fait écho aux sections de la loi POPIA qui imposent de préciser la finalité du traitement et de limiter tout traitement ultérieur. Autrement dit, dans le manuel de l'exploitant, il convient de préciser la finalité exacte de l'utilisation du drone et de limiter son utilisation à cette finalité. En limitant ses opérations aux seules opérations visées et détaillées dans le manuel, l'exploitant s'assure de respecter la réglementation sur les drones et la loi POPIA.

Conclusion

▪ La réglementation sud-africaine sur les drones est essentielle pour réguler l'économie des drones qui évolue rapidement. Elle doit toutefois être actualisée pour répondre aux préoccupations en matière de protection de la vie privée.

(4) Sections 13 et 15 de la POPIA. Accessibles aux adresses <https://popia.co.za/section-13-collection-for-specific-purpose> et <https://popia.co.za/section-15-further-processing-to-be-compatible-with-purpose-of-collection/> [consultées le 22-3-2021]

(5) Section 6 de la POPIA. Accessible à l'adresse : <https://popia.co.za/section-6-exclusions/> [consultée le 23-3-2021]

(6) Regulation 101.04.1

(7) Regulation 101.04.5

(8) Regulation 101.04.5(3)

LISA EMMA –
IWUOHA

[south-africa@
lexing.network](mailto:south-africa@lexing.network)



Drones and privacy

▪ *Drone law in South Africa is a very interesting and complex situation. The South African Civil Aviation Authority (SACAA) collaborated with various drone industry to formulate regulations that deal with the industry. The regulations address the main issues of safety and security when using drones and the correct way to classify them. However, these regulations do not take into account privacy concerns as much as they should.*

The current drone law landscape in South Africa

▪ *The law that regulates drones in South Africa can be found in Part 101 of the South African Civil Aviation Regulations ('drone regulations') (1). They came into force on 1 July 2015, and South Africa became one of the first countries to have comprehensive drone law. This placed South Africa as a world leader in drone regulation, and many other countries have followed suit. Several countries have used the SA drone regulations as a blueprint for their own laws on drones (2).*

The impact of drones on privacy

▪ *When it comes to privacy, South Africa has the Protection of Personal Information Act ('POPIA') which will come into full force on 1 July 2021. The Act provides the conditions for processing personal information lawfully.*

▪ *The drone regulations do not mention privacy outright, but when we consider POPIA, drone operators who use drones that have video-recording or any recording capability must take privacy into account. "Recording" is included in the definition of "processing" in section 1 of POPIA (3). So when a drone processes personal information by recording it, you would have to comply with the conditions in POPIA. This means that drone operators need to consider the following:*

- *they need to determine who the responsible party is, as that person needs to comply with POPIA. The responsible party could be the owner or even the pilot of the drone.*
- *they need to determine if the pilot or the service provider hired to operate the drone is an operator in terms of data protection law. Operators have certain security obligations when it comes to processing personal information and there needs to be a contract between the operator and the responsible party when the operator processes personal information on their behalf. This means that drone pilots and companies that hire them may need to have a data processing agreement in place, when they are recording footage that amounts to processing personal information.*
- *POPIA also requires that the responsible party must specify the purpose for processing the personal information, and must limit further processing (4). These conditions are important because for example, drone operators who are processors, must make sure that they are recording for a specific*

(1) Available at: <http://www.caa.co.za/Legal%20Documents/PART%20101%20GAZETTE.pdf> [Accessed 21 March 2021]

(2) S, Malinga. 'Drone Council moves to expedite drone regulation in SA.' Available at: <https://www.itweb.co.za/content/KzQenMjVoO2MZd2r> [Accessed 23 March 2021]

(3) The Protection of Personal Information Act 4 of 2013. Available at: <https://popia.co.za/section-1-definitions/> [Accessed 22 March 2021]

(4) Sections 13 and 15 of POPIA. Available at: <https://popia.co.za/section-13-collection-for-specific-purpose> and <https://popia.co.za/section-15-further-processing-to-be-compatible-with-purpose-of-collection/> [Accessed 22 March 2021]

purpose and in terms of the agreement they might have with the organisation that hires them. They also need to make sure they don't record more than is required in terms of that agreement.

▪ *However, if drone operators are recording for a purely personal reason or as a household activity then POPIA will not apply to them as such processing is excluded from the application of POPIA (5). This could when you are using a drone to record videos within your own household or for leisure. It is unlikely that POPIA would apply in those circumstances.*

▪ *The drone regulations state that a holder of a RPAS operators certificate (ROC) (6) must develop an operations manual (7). This manual must contain all the information needed to show how a drone operator will comply with the regulations and also demonstrate how safety standards will be applied and achieved. It has to set out the type and scope of operations, and how the drone, as well as its operation, will be safely conducted. Crucially, the manual should “reflect all operational and legislative activities and obligations which the ROC holder is obliged to meet...” (8). This is parallel to the sections of POPIA that require you to specify the purpose for processing and limit further processing. So in the operator’s manual, you would have to specify your exact purpose for using the drone and limit your use to just that purpose. The operator’s manual would confine your operations to only the things you have detailed in it, and this will ensure that you comply with the drone regulations and POPIA.*

Parting thoughts

▪ *South Africa drone regulations are necessary to regulate the fast-changing drone economy. However, the regulations may need to be updated to properly address privacy concerns*

(5) Section 6 of POPIA. Available at <https://popia.co.za/section-6-exclusions/> [Accessed 23 March 2021]

(6) Regulation 101.04.1

(7) Regulation 101.04.5

(8) Regulation 101.04.5(3)

LISA EMMA –
IWOHA

[south-africa@
lexing.network](mailto:south-africa@lexing.network)



Drones en tant qu'armes et outils de surveillance par la police

La légalité de l'utilisation des drones armés

▪ Le 11 janvier 2021, la Direction générale de l'armement a annoncé que Parrot, fabricant français de drones, fournira des centaines de microdrones à l'armée française sur cinq ans **(1)**. L'occasion de revenir sur les débats autour de la légalité des drones armés.

▪ Le 12 septembre 2018, le Parlement européen a adopté une résolution demandant aux Etats membres d'œuvrer au lancement de négociations internationales visant à interdire les systèmes d'armes létales autonomes (SALA) **(2)**. Cette résolution a été prise en réponse à l'incertitude autour du cadre juridique visant le développement exponentiel des drones et de la robotique et défendait deux positions majeures :

- adopter en urgence une position commune sur les systèmes d'armes létales autonomes qui garantisse un véritable contrôle humain sur les fonctions critiques du système ;
- empêcher la mise au point et la production de tout systèmes d'armes létales autonomes, autrement dit, empêcher tout programme de recherche tendant vers l'élaboration d'un système d'armes létales autonomes.

▪ Ainsi, se pose aujourd'hui la question de la conformité des drones armés au droit international. En cela, un rapport d'information du Sénat **(3)** a pointé du doigt la nécessaire distinction entre une arme et les manières de s'en servir. Ainsi quatre aspects sont à distinguer :

- la légalité des drones armés ;
- la légalité de l'usage des drones armés par la France ;
- la légalité prospective des SALA ;
- la légitime défense : l'image ternie des drones armés découlant de leur usage par les américains.

▪ Cependant, ce rapport n'est pas exempt d'incohérence **(4)**. En effet, l'usage du drone dans une situation militaire n'est pas en soi en contraire au droit international, cependant son utilisation, en tant que vecteur d'arme serait susceptible d'enfreindre le droit international.

▪ L'usage de drones armés devra, selon le Sénat, être justifiée par l'analyse de terrain, afin d'apprécier la proportionnalité et la nécessité de l'offensive et de permettre la distinction entre les combattants et les civils. Pour le rapport précité, ce principe de distinction devrait être respecté, en ce que la technologie des drones armés permet des tirs d'opportunité après une analyse des dommages collatéraux.

(1) Le Monde, [L'armée française fera voler des drones Parrotv](#), 11-1-2021, J.-M. Normand

(2) [Résolution du Parlement européen 2018/2752](#), 12-9-2018, relatif aux systèmes d'armes autonomes

(3) Rapport d'information n°559, « [Drones d'observation et drones armés : un enjeu de souveraineté](#) », Doc. Sénat, 23-5-2017

(4) Article [Drones armés : une prise de conscience française confirmée](#), 18-10-2018, maj. 27-2--2020, Site Internet du cabinet Alain Bensoussan Lexing

▪ Cependant, il est à relever que l'usage des drones armés souffrent d'une image ternie du fait de leur usage par les forces armées américaines dans les opérations militaires du Moyen-Orient. Il convient néanmoins de ne pas confondre l'ingérence et la légalité des dispositifs militaires de drones armés.

La surveillance policière par drones

▪ Le Conseil d'Etat a rendu, à la fin de l'année 2020, un arrêt important dans lequel il a confirmé l'illégalité de la surveillance policière par drones en l'absence d'encadrement législatif **(5)**. Le Conseil a considéré qu'en l'absence d'encadrement législatif, le dispositif de surveillance par drone transmettant, même après floutage, des images à la préfecture de police de Paris pour un visionnage en temps réel, constituait un traitement illégal de données à caractère personnel. Cet arrêt fait suite à une ordonnance donnant injonction à la police de mettre fin à cette surveillance **(6)**, et au rejet d'une demande de l'association en référé. C'est donc par cet arrêt de décembre 2020 que le Conseil d'Etat a annulé l'ordonnance de rejet et confirmé son opposition à la surveillance par drone.

▪ Le Conseil d'Etat a, dans cet arrêt, considéré que ce dispositif de surveillance constituait un traitement de données personnelles, en s'appuyant sur la Directive européenne relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel **(7)**. Ainsi, les conseillers d'état ont donc considéré, qu'au regard des finalités poursuivies et des caractéristiques techniques du dispositif, que la surveillance par drone constituait un traitement de données à caractère personnel. Dans le cadre du contexte de la crise sanitaire, le Conseil d'Etat avait déjà eu l'opportunité de se prononcer sur cette question de la surveillance par drone pour le contrôle du confinement, en énonçant deux conditions à la légalité de ce traitement **(8)** :

- la nécessité d'un arrêté autorisant le traitement après un avis motivé et publié de la Cnil (art. 31 LIL) ;
- les drones doivent comporter des dispositifs techniques permettant de rendre impossible l'identification des personnes filmées.

▪ Suite à cette ordonnance de mai 2020, le Conseil d'Etat a été saisi pour avis par le Premier ministre et a estimé que seule la loi pouvait déterminer les conditions d'usage des drones par l'administration **(9)**. Selon le Conseil d'Etat, la voie réglementaire n'apporterait pas les garanties suffisantes à un tel traitement de données personnelles qui serait susceptible de porter une atteinte disproportionnée au droit au respect de la vie privée, et relève des matières réservées au législateur au sens de l'article 34 de la Constitution.

▪ A cette date, la proposition de loi « Sécurité Globale » **(10)** a été adoptée définitivement par l'Assemblée nationale et le Conseil constitutionnel a été saisi. Sous réserve de l'examen du Conseil et dans l'attente de sa promulgation, la loi « Sécurité Globale » a pour projet de réglementer l'utilisation des drones (art. 22). Elle prévoit d'insérer deux articles dans le Code de la sécurité intérieure, visant à créer un cadre juridique clair à la surveillance par drone, en respectant les garanties nécessaires à la protection de la vie privée tout en s'accommodant de la réglementation relative à la protection des données personnelles.

(5) CE, 22-12-2020, La Quadrature du Net, [n°446155](#)

(6) CE, 18-5-2020, La Quadrature du Net, [n°440442](#)

(7) [Directive 2016/680](#), 27-4-2016, relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données

(8) CE, 18-5-2020, La Quadrature du Net, n°440442 préc.

(9) [CE, 20-10-2020](#), n°401214

(10) [Proposition de Loi n°3452](#), relative à la sécurité globale

JEREMY BENSOUSSAN
&

BARTHÉLÉMY BUSSE

[france](#)
[@lexing.network](#)



Drones as weapons and surveillance tools by the police

Lawfulness of using armed drones

▪ On 11 January 2021, the Defense Procurement Agency announced that Parrot, a French drone manufacturer, would supply hundreds of microdrones to the French army over five years **(1)**. This announcement is an opportunity to look back at the debates about the lawfulness of armed drones.

▪ On 12 September 2018, the European Parliament adopted a resolution urging Member States to work towards the start of international negotiations for the prohibition of lethal autonomous weapon systems (LAWS) **(2)**. This resolution was taken in response to the uncertainty as to the legal framework in respect of the exponential development of drones and robotic technology and called for two major actions:

- adopt, as a matter of urgency, a common position on LAWS that ensures meaningful human control over the critical functions of weapon systems;
- prevent the development and production of any LAWS; in other words, prevent any research programme aimed at developing such systems.

▪ This raises this issue of the conformity of armed drones to international law. A Senate information report **(3)** highlighted the necessary distinction to be made between a weapon and the ways in which it is used. Four aspects must be distinguished:

- the lawfulness of armed drones;
- the lawfulness of France's use of armed drones;
- the prospective lawfulness of LAWS;
- self-defence: the tarnished image of armed drones resulting from their use by the Americans.

▪ However, this report is not without inconsistencies **(4)**. Using drones in a military situation is not in itself contrary to international law, but their use as a weapon delivery system would be likely to violate international law.

▪ According to the Senate, the use of armed drones should be justified by the analysis of the situation, in order to assess the proportionality and necessity of the offensive and to allow the distinction between combatants and civilians. The report asserts that this principle should be respected to the extent that the armed drone technology allows opportunity shots after an analysis of collateral damage.

▪ The use of armed drones suffers from a tarnished image due to their use by the US armed forces in military operations in the Middle East. However, interference should not be confused with the lawfulness of military armed drone devices.

Police surveillance by drones

▪ At the end of 2020, the Council of State issued an important ruling in which it confirmed the unlawfulness of police surveillance by drones in the absence of a

(1) *Le Monde*, [L'armée française fera voler des drones Parrot](#), 11-1-2021, J.-M. Normand

(2) [European Parliament resolution 2018/2752](#) on autonomous weapon systems, 12-9-2018

(3) Rapport d'information n°559, « [Drones d'observation et drones armés : un enjeu de souveraineté](#) », Doc. Sénat, 23-5-2017

(4) ["Drones armés : une prise de conscience française confirmée"](#), 18-11-2018, updated on 27-2-2020, Alain Bensoussan Lexing

legislative framework (5). The Council considered that in the absence of a legislative framework, the drone surveillance system that transmitted images, even after blurring them, to the Paris police headquarters for real-time viewing, constituted unlawful processing of personal data. This ruling was issued following a first order by the Council enjoining the police to stop this type of surveillance (6) and the rejection by the summary procedure judge of a petition filed by an association to criticize the non-enforcement by the police of the said order. In December 2020 the Council of State eventually annulled the rejection order and confirmed its opposition to drone surveillance.

▪ The Council of State held that, in view of the purposes pursued and the technical characteristics of the device, surveillance by drone constituted processing of personal data within the meaning of the Law Enforcement Directive (LED) (7). As stated above, in May 2020, the Council of State had already looked at how law enforcement was using drones to check if people were complying with the Covid-19 lockdown rules; on this occasion it had set out two conditions for the lawfulness of this type of processing (8):

- an order must be issued to authorise the processing, after obtaining a reasoned and published opinion from the data protection authority (CNIL) (art. 31 of the Data Protection Act);
- the drones must include technical devices that make it impossible to identify the persons filmed.

▪ Following the said May 2020 ruling, the Council of State, which was asked by the Prime Minister to give an opinion on the subject, said that only the law could determine the conditions of use of drones by the administration (9). According to the Council of State, regulations would not provide sufficient guarantees because such processing of personal data, which would be likely to infringe disproportionately on the right to privacy, falls within the scope of matters reserved for the legislator under Article 34 of the Constitution.

▪ The Global Security Bill (10) intended to regulate the use of drones (Article 22) has been definitively adopted by the National Assembly and referred to the Constitutional Council. As it stands, pending its enactment, and subject to the Constitutional Council's review, the Bill provides for the introduction of two articles in the Internal Security Code aim at both creating a clear legal framework for drone surveillance and offering necessary guarantees for the protection of privacy in compliance with personal data protection laws.

(5) CE, 22 Dec. 2020, La Quadrature du Net, [n°446155](#)

(6) CE, 18 May 2020, La Quadrature du Net, [n°440442](#)

(7) [Directive 2016/680](#), on the protection of natural persons with regard to the processing of personal data by competent authorities for the purposes of the prevention, investigation, detection or prosecution of criminal offences or the execution of criminal penalties, and on the free movement of such data, 27-4-2016

(8) CE, 18 May 2020, La Quadrature du Net, n°440442, cited above.

(9) CE, 20 oct. 2020, [n°401214](#)

(10) [Proposition de Loi n°3452](#), relative à la sécurité globale

JEREMY BENSOUSSAN
&
BARTHÉLÉMY BUSSE

[france](#)
[@lexing.network](#)



L'utilisation de drones par la police et le respect de la vie privée

- Présents depuis la Première Guerre mondiale, les véhicules aériens sans pilote (UAV) ou systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS), plus communément appelés « drones », ont connu par la suite plusieurs étapes d'évolution, mais ce n'est que récemment qu'ils sont sortis de la sphère militaire. Aujourd'hui, les drones sont en effet utilisés par la police, en support de diverses tâches opérationnelles, notamment pour la surveillance de zones ou de biens, ainsi que pour la sanction des infractions. Les drones peuvent être utilisés à la fois comme capteurs (lorsqu'ils sont équipés de caméras, de capteurs thermiques ou de renifleurs) et comme outils (lorsqu'ils sont équipés de gaz lacrymogène, de spray au poivre ou de dispositifs lumineux et sonores).
- Le présent article s'intéresse à l'utilisation de drones à des fins de surveillance par la police sous l'angle de ses incidences sur la vie privée et la protection des données liées au regard de la législation grecque et européenne applicable.
- S'il n'existe pas, au sein de l'Union européenne, de réglementation spécifique sur l'utilisation de drones par les services de police, cette utilisation doit naturellement s'effectuer dans le respect des droits fondamentaux garantis par la Convention européenne des droits de l'homme et la Charte des droits fondamentaux de l'Union, ainsi que de la législation spécifique sur les aéronefs.
- En Grèce, le décret présidentiel 98/2019 a établi pour la première fois des règles pour le déploiement de drones à des fins d'activités de maintien de l'ordre. Le champ d'application de ce décret est suffisamment large pour autoriser l'utilisation par la police de drones, à titre de soutien aérien, pour le maintien de l'ordre, la surveillance et la transmission d'informations aux forces de police au sol. Il est à noter que le décret ne réglemente pas spécifiquement le traitement des données collectées, et ne contient pas, par exemple, de disposition en ce qui concerne la durée de conservation, l'éventuelle nécessité de consulter l'autorité hellénique de protection des données, ou encore la réalisation d'une analyse d'impact relative à la protection des données, pourtant prévues aux articles 27 et 28 de la directive 2016/680, dite directive « Police-Justice ».
- Pour autant, le Groupe de travail « Article 29 » est d'avis que l'utilisation de drones exploités par la police et d'autres autorités répressives engendre des risques importants pour les droits et libertés individuels et interfère directement avec les droits au respect de la vie privée et à la protection des données à caractère personnel **(1)**.
- Par conséquent, des limitations à l'exercice de ces droits et libertés ne peuvent être apportées par la loi que si elles sont nécessaires et répondent au besoin de servir l'intérêt public dans une société démocratique ou de protection des droits et libertés d'autrui.

(1) Avis 01/2015 sur les questions de protection des données et de la vie privée liées à l'utilisation de drones

▪ Or, le décret présidentiel grec ne précise pas les activités criminelles qui rendraient nécessaire le déploiement de drones par la police, ce qui conduit à permettre une utilisation générale des drones par les services de police pour tout type d'activités de maintien de l'ordre et de gestion des frontières, et théoriquement même pour des délits de vol mineur sans aucune autorisation préalable. L'utilisation accrue de drones pour la surveillance de lieux publics, dans certaines circonstances, est donc susceptible entraîner une violation des droits fondamentaux de l'homme, tels que la vie privée, la protection des données ou, plus largement, la liberté d'expression. L'omniprésence des drones de la police, qui collectent des catégories non spécifiées de données à caractère personnel à des fins répressives non déterminées par la loi, produit par ailleurs un effet intimidant sur les individus et peut conduire, à terme, à des mécanismes de surveillance de masse, qui ont été jugés contraires aux droits fondamentaux de l'homme par la Cour de justice de l'Union européenne (2).

▪ Enfin, le risque est que les données collectées par les drones de la police se retrouvent rassemblées dans d'immenses bases de données, pour être exploitées à l'aide d'outils d'intelligence artificielle, afin d'établir des profils et déduire des corrélations à des fins de surveillance. Si un tel usage n'est aujourd'hui pas autorisé par la loi, les législateurs sont invités à se méfier des risques qui y sont associés, en particulier en cas de recours aux outils de reconnaissance faciale.

(2) Arrêt de la Cour (grande chambre), 8 avril 2014, Digital Rights Ireland Ltd, Affaires jointes C-293/12 et C-594/12, ECLI:EU:C:2014:238 ; Arrêt de la Cour (grande chambre), 21 décembre 2016, Tele2/Watson, Affaires jointes C-203/15 et C-698/15, ECLI:EU:C:2016:970

GEORGE A. BALLAS
&
THEODORE
KONSTANTAKOPOULOS

[greece@
lexing.network](mailto:greece@lexing.network)



Drones, the police and privacy

- *Designing unmanned aerial vehicles (UAVs) or remotely piloted aircraft systems (RPAS), most commonly referred to as “drones”, has undergone various stages, since World War I, but only recently they have stepped outside the military context. Nowadays, drones are available to the police, assisting to the performance of various operational tasks, including monitoring of areas or assets of interest and criminal law enforcement. Drones can be used both as sensors (equipped with cameras, heat sensors or sniffers) and as tools (equipped with tear gas, pepper spray, or light/sound devices).*
- *This high-level analysis focuses on the data privacy and data protection aspects of the use of drones for surveillance purposes by the police under applicable Greek and European legislation.*
- *In the European Union there is no specific regulation regarding the deployment of drones by the police; however, such deployment should be in accordance with the fundamental rights framework, established by the European Convention on Human Rights and the Charter of Fundamental Rights, as well as to the specific legislation of aircrafts.*
- *Greek Presidential Decree 98/2019 (the “PD”) has introduced the rules for the deployment of drones for law enforcement purposes, an activity which was not permitted under Greek law until then. The scope of the PD is broad enough to allow police drones for the facilitation of air support to policing, surveillance and transmission of information to ground police forces. It is noted that the PD does not specifically regulate processing of collected data, for example regarding the retention period, or possible need for consultation with the Hellenic Data Protection Authority or performance of a data protection impact assessment, as per articles 27-28 of the Law Enforcement Directive 2016/680.*
- *Nonetheless, the Working Party 29 maintained that the use of drones operated by the police and other law enforcement authorities creates high risks for the rights and freedoms of individuals and directly interferes with the fundamental rights of respect for private life and protection of personal data (1).*
- *Therefore, limitations to the exercise of these rights and freedoms must be provided for by law, only if and to the extent necessary in order to serve public interest in a democratic society or in order to protect the rights and freedoms of others.*
- *The PD does not specify which criminal activities establish the necessity for the deployment of law enforcement drones, thus leading to a blanket use, for any kind of policing and border management activities, theoretically allowing drone operations even for petty theft crimes without any prior authorization. The*

(1) Opinion 01/2015 on Privacy and Data Protection Issues relating to the Utilisation of Drones

potential increase of surveillance in public places, under certain circumstances, could lead to violation of fundamental human rights, such as privacy, data protection, or broadly, the freedom of expression. The omnipresence of police drones, collecting unspecified categories of personal data for statutorily undetermined law enforcement purposes, cultivates a chilling effect to individuals, and may eventually lead to mass surveillance mechanisms, which the Court of Justice of the European Union has deemed in contradiction to the fundamental human rights (2).

▪ *Further, data collected by police drones may end up in huge databases, which will be exploited with the use of Artificial Intelligence tools, to draw patterns and infer correlations for surveillance purposes. Nevertheless, such law enforcement activity is not permitted by law, and governments should be wary of the dangers involved in this process, especially with regard to facial recognition tools.*

(2) Judgment of the Court (Grand Chamber), 8 April 2014, Digital Rights Ireland Ltd, Joined Cases C-293/12 and C-594/12, ECLI:EU:C:2014:238; Judgment of the Court (Grand Chamber) of 21 December 2016, Tele2/Watson, Joined Cases C-203/15 and C-698/15, ECLI:EU:C:2016:970

GEORGE A. BALLAS
&
THEODORE
KONSTANTAKOPOULOS

[greece@
lexing.network](mailto:greece@lexing.network)



La réglementation sur les drones en Hongrie

Introduction

- Cette décision était attendue depuis longtemps : le gouvernement hongrois a récemment modifié les dispositions légales applicables à l'utilisation des drones. Par cet amendement, le législateur a souhaité protéger la sécurité aérienne, clarifier les obligations des utilisateurs et répondre aux préoccupations des citoyens en matière de vie privée et de sécurité. La législation ainsi remaniée, en vigueur depuis janvier 2021, établit des règles détaillées pour les drones et offre un nouveau cadre légal à cette technologie en constante évolution, notamment en ce qui concerne la distribution et l'utilisation des drones, que ce soit par l'État ou les individus, à des fins récréatives ou professionnelles.
- Avant cet amendement de 2021, il n'existait pas en Hongrie de réglementation spécifique aux drones et les utilisateurs devaient se conformer à la loi générale sur l'aviation. L'absence de réglementation sectorielle spécifique constituait un des principaux obstacles à l'adoption et à l'utilisation généralisées des drones dans le pays.

Aperçu du cadre légal

- Est considéré comme drone tout aéronef exploité ou destiné à être exploité de manière autonome ou à être piloté à distance sans pilote à bord. La nouvelle loi introduit des conditions beaucoup plus strictes pour l'utilisation des drones, à l'exception des appareils qualifiés de jouets, c'est-à-dire les drones à très courte portée (vol jusqu'à une distance maximale de 100 mètres du pilote), de faible poids (moins de 120 grammes) et non équipés d'une unité d'enregistrement des données (généralement une caméra).
- Désormais, tous les drones autres que des jouets doivent être enregistrés dans le système d'enregistrement géré par le ministère compétent. Les informations à fournir lors de l'enregistrement incluent les données d'identification et les coordonnées de l'exploitant, du propriétaire, du personnel professionnel, du télépilote ou de l'assistant du drone, ainsi que des données concernant leur état de santé, leurs dépendances, leurs résultats d'examen et leurs qualifications. Une fois enregistrés, les drones doivent obligatoirement être utilisés par l'intermédiaire d'une application, appelée MyDronespace, qui permet de surveiller en temps réel l'utilisation de l'espace aérien et d'annoncer le début de l'utilisation préautorisée de l'espace aérien. Un élément important, qui existait déjà sous l'empire de la législation précédente : un permis d'utilisation de l'espace aérien ad hoc est requis en cas de survol d'une zone peuplée. Ce permis doit être soumis à l'organe compétent du ministère de la défense au moins 30 jours avant l'utilisation prévue.

[Aviation Act No. XCVII of 1995](#)

[Government Decree No. 532/2017 \(XII. 29.\) on additional procedural rules of the aviation authority](#)

[Government Decree No. 38/2021. \(II. 2.\) on the flight of unmanned aerial state aircraft](#)

[Government Decree No. 39/2001. \(III. 5.\) on compulsory aviation liability insurance](#)

[ITM Decree No. 6/2021. \(II. 5.\) on training of pilots](#)

[Act No. II of 2012 on Criminal Offences](#)

[MyDronespace app](#)

- Les nouvelles règles précisent également que les pilotes de drones doivent passer un examen via une interface en ligne et que les drones de plus de 250 grammes doivent obligatoirement être couverts par une assurance responsabilité.
- Enfin, aux termes de la nouvelle loi, le fait de surveiller, avec un drone, des biens (habitations) ou des personnes est considéré comme une infraction passible d'une arrestation ou d'une peine d'emprisonnement.

Vie privée et controverses

- Alors cette nouvelle technologie élargit les cas d'utilisation, elle suscite également des débats qui se cristallisent sur des questions relatives à la surveillance, à la liberté d'expression et à la vie privée.
- Dans un rapport publié en 2014, l'autorité nationale pour la protection des données et la liberté d'information (NAIH) avait appelé à l'adoption de dispositions spéciales relatives à la vie privée et à la protection des données. Eu égard à la nature unique des drones, la NAIH préconisait de concevoir des dispositions relatives à la protection des données différentes de celles qui s'appliquent dans des domaines qui pourraient paraître similaires (par exemple, la photographie aérienne ou les enregistrements par caméra dans les espaces publics).
- Ce rapport proposait au législateur hongrois :
 - de prendre en compte les arrêts de la Cour européenne de justice en la matière ;
 - de conditionner la gestion des données par les drones à une finalité légitime ;
 - de prévoir un large champ d'application personnel et territorial ;
 - de soumettre la collecte et la gestion des données à l'existence d'une base juridique claire et au respect du principe de proportionnalité ;
 - d'exiger des garanties appropriées pour l'accès et l'utilisation des données (limitation de la finalité et du stockage, obligation de non-divulgateion).
- La refonte de la réglementation hongroise sur les drones opérée en 2021 n'a pas intégré toutes les recommandations ci-dessus, mais a introduit une nouvelle infraction pénale en cas de surveillance des habitations avec des drones. Ce durcissement des règles a suscité une controverse, car la protection de la vie privée peut entrer en conflit avec d'autres intérêts de la société, tels que le bon fonctionnement du journalisme d'investigation. En effet, des enquêtes de police ont été diligentées en 2020 à l'encontre de deux journalistes pour soupçons de collecte illicite de données, suite à leur reportage utilisant des images de drones montrant deux véhicules blindés de type militaire stationnés sur le terrain d'une société appartenant à un homme d'affaires ayant des liens étroits avec le Premier ministre hongrois. Les poursuites ont finalement été abandonnées, mais le débat a refait surface après l'adoption de la nouvelle législation sur les drones. Les journalistes ont exprimé leur inquiétude face à ce texte qui punit d'un an de prison la publication d'images de propriétés filmées par des drones sans l'autorisation du propriétaire. Ils soutiennent que ces changements visent à entraver leurs enquêtes sur la corruption et d'autres sujets de nature politique.

BALÁZS RAPI
&
ILDIKÓ MÓRICZ

[hungary@
lexing.network](mailto:hungary@lexing.network)



The latest Hungarian drone regulation

Introduction

- In order to protect aviation security, clarify the obligations of the users and address privacy and safety concerns of citizens, the government has passed a long overdue amendment to the law governing the use of unmanned aerial vehicles (UAVs) effective as of January 2021. The revamped legislation lays down detailed rules for UAVs and provides a completely new environment for the rapidly evolving drone technology, including its distribution and use by the state as well as recreational and professional users.
- Before the 2021 amendment, there was no specific drone regulation in Hungary and users had to comply with the general Aviation Act. The burdens of the lack of specific sectoral regulation posed one of the biggest obstacles to the widespread adoption and use of drones.

Overview of legislation

- The definition of drones includes any aircraft operating or designed to operate autonomously or to be piloted remotely without a pilot on board. The new system introduces much stricter conditions for flying a drone, except for the very short-range and low-weight, toy devices, that weigh less than 120 grams, capable of flying up to a distance of 100 meters from the pilot, and do not have a data recording unit, i.e., typically a camera.
- From now onwards, all non-toy drones must be registered in the registration system operated by the competent ministry. The registration must include the personal identification data, contact details, and data regarding the state of health, addictions, examination results, and qualifications of the drone operator, owner, professional staff, remote pilot or helper. Following the registration, drones must be used in conjunction with an app, called MyDronespace that is suitable for real-time monitoring of airspace usage and for announcing the start of pre-authorized airspace use. An important, unchanged regulatory element is that in the case of flying over a populated area, an ad hoc airspace use permit must be obtained in all cases. The permit then must be submitted to the competent body of the Ministry of Defense 30 days before use.
- The new rules also specify that drone pilots must take an exam via an online interface and drones heavier than 250 grams must have compulsory liability insurance.
- An important element of the new law is that surveillance activities of home or other property or of persons are considered criminal acts and punishable with custodial arrest or prison.

[Aviation Act No. XCVII of 1995](#)

[Government Decree No. 532/2017 \(XII. 29.\) on additional procedural rules of the aviation authority](#)

[Government Decree No. 38/2021. \(II. 2.\) on the flight of unmanned aerial state aircraft](#)

[Government Decree No. 39/2001. \(III. 5.\) on compulsory aviation liability insurance](#)

[ITM Decree No. 6/2021. \(II. 5.\) on training of pilots](#)

[Act No. II of 2012 on Criminal Offences](#)

[MyDronespace app](#)

Privacy and controversies

- *As the new technology opens up possibilities for more and more use-cases, issues regarding surveillance, freedom of speech, and privacy also become part of the public debates around drones.*
- *In a report published in 2014, the National Authority for Data Protection and Freedom of Information (NAIH) urged for the adoption of special legal provisions with regards to the privacy and data protection issues. Having regard to the unique nature of drones, NAIH recommends formulating different data protection provisions from that of seemingly similar subject matters (e.g.: aerial photography or camera recordings in public spaces).*
- *The report specifies the following criteria for the new legislation:*
 - *Inclusion of the findings of the European Court of Justice’s rulings;*
 - *Data management by drones shall only be pursued for a legitimate purpose;*
 - *Broad personal and territorial scope;*
 - *Data collection and management shall have a clear legal basis and comply with the principle of proportionality;*
 - *Appropriate safeguards for both access and use of data (i.e.: purpose and storage limitation, disclosure obligation).*
- *The 2021 revision of the Hungarian drone regulation did not address all of the above recommendations but introduced a new criminal offence for surveillance of homes with drones. Tightening the rules sparked controversy as the protection of privacy may clash with other interests of society, such as the effective functioning of investigative journalism. Police investigations have started in 2020 for suspected illicit data collection against two journalists, following their report using drone footage on two military-grade armoured vehicles parked on the estates of a company owned by a businessman with tight connections to the Hungarian prime minister. The criminal case was eventually dropped but the topic re-emerged after the adoption of the new drone legislation. Reporters have expressed their worries about the new regulations punishing the publication of drone footage of property without the owner’s permission with up to one year in jail. They argue that the changes are aimed at hindering investigations of corruption and other matters of political nature.*

BALÁZS RAPI
&
ILDIKÓ MÓRICZ

[hungary@
lexing.network](mailto:hungary@lexing.network)



Réglementation des drones en Italie

- Le 21 décembre 2015, l'Italie a adopté un deuxième amendement au règlement du 16 juillet 2015 émis par l'ENAC, l'autorité nationale de l'aviation civile, conformément au règlement européen 923/2012 dit SERA (règles de l'air européennes normalisées).
- **Classification des drones.** Jusqu'à alors, le code de navigation ne prenait en compte que les aéro mobiles. L'amendement y a ajouté deux définitions : les aéro modèles et les systèmes aéro mobiles pilotés à distance (Sistema Aeromobile a Pilotaggio Remoto ou SAPR). Ces deux catégories entrent dans la définition des drones, la principale différence étant que les aéro modèles sont destinés à des activités de loisir, tandis que les SAPR sont destinés à être utilisés dans des domaines spécialisés, tels que les essais scientifiques, la recherche et développement, etc.
- Les SAPR sont divisés en deux catégories : les systèmes dont la masse totale est inférieure à 25 kg et les systèmes dont la masse totale est comprise entre 25 kg et 150 kg **(1)**.
- Les SAPR de plus de 25 kg doivent être enregistrés dans le registre des véhicules aériens **(2)** et être munis d'une étiquette d'identification portant les noms du pilote et du système.
- Toute personne souhaitant piloter un SAPR de moins de 25 Kg doit obtenir un document émis par un centre de formation au vol certifiant que le pilote a :
 - suivi un enseignement spécifique sur les règles de navigation ;
 - participé à un programme de formation spécifique ;
 - réussi un test démontrant les éléments précédents **(3)**.
- Seuls des centres agréés par l'ENAC peuvent délivrer un tel certificat.
- Les pilotes de SAPR de plus de 25 kg doivent, quant à eux, être titulaire d'une licence, délivrée aux conditions suivantes :
 - avoir une connaissance approfondie des règles de navigation ;
 - participer à des programmes de formation spécifiques ;
 - fournir un certificat médical ;
 - démontrer des compétences et des connaissances en matière de pilotage de SAPR.
- **Règles de vol - SAPR de plus de 26 kg.** Les principales limitations à l'utilisation de ces SAPR découlent des règles de vol.
- Les SAPR peuvent atteindre une altitude de 150 mètres et voler jusqu'à 500 mètres du pilote, si l'opération est conduite de jour, en mode VLOS (exploitation en vue directe). Dès que le SAPR n'est plus en vue directe du pilote, ce dernier doit

(1) Règlement du 16 juillet 2015, art. 6

(2) Section 14 du règlement du 16 juillet 2015

(3) Section 21 du règlement du 16 juillet 2015

mettre fin au vol dès que possible, en prenant les précautions de sécurité nécessaires pour éviter tout accident ou dommage.

- Le vol ne peut avoir lieu que dans des zones sélectionnées, loin des zones peuplées et des installations techniques. Il est interdit d'utiliser un SAPR :
 - à l'intérieur des aéroports ;
 - à moins de 5 kilomètres des aéroports ;
 - dans les zones réglementées.
- Le vol en mode BVLOS (exploitation hors vue) nécessite l'installation de systèmes anticollision, et le respect de procédures destinées à assurer la séparation des véhicules.
- Les SAPR de moins de 25 kilos ne peuvent voler qu'à une hauteur maximale de 150 mètres et à une distance maximale de 50 mètres du pilote.
- **Règles de vol - Aéromodèles.** Les aéromodèles ne peuvent voler que de jour et l'exploitant doit toujours avoir le contrôle visuel de l'appareil. Leur altitude ne peut pas dépasser 70 mètres et la distance maximale du pilote est de 200 mètres. Il est interdit d'utiliser un aéromodèle dans les aéroports, dans un rayon de 5 km autour des aéroports, ou dans des zones réglementées.
- **Protection de la vie privée.** La confidentialité des données à caractère personnel recueillies par les drones est une question importante.
- Le règlement ne fixe pas de règles spécifiques en la matière et se contente d'indiquer que si le fonctionnement du SAPR est susceptible de nécessiter le traitement de données à caractère personnel, cette possibilité doit être mentionnée dans la documentation à déposer auprès de l'ENAC.
- Cette procédure ne règle pas la question des aéromodèles sont utilisés à des fins récréatives. Les vidéos et les images enregistrées par ces drones de loisir peuvent nécessiter une réglementation spécifique. En principe, si les données à caractère personnel enregistrées sont uniquement destinées à un usage personnel, ces données ne sont pas soumises à la réglementation sur la protection des données. On peut toutefois s'interroger, de manière plus générale, au regard du droit à la vie privée : est-il possible de filmer une personne qui se trouve à son domicile ? La réponse est évidemment négative, aucune image de ce type ne pouvant être prise ou utilisée sans le consentement de la personne concernée.

RAFFAELE ZALLONE

[italy@
lexing.network](mailto:italy@lexing.network)



Drones regulation in Italy

▪ On December 21, 2015, Italy approved the second amendment to the regulation issued by ENAC (National Administration for Flight Control) on July 16, 2015. This regulation has been implemented in line with EU Regulation 923/2012, Standardized European Rules of the Air.

▪ **Classification of drones.** Up to now, the code of navigation had a definition of aeromobiles. Now two definitions have been added, the aereomodels and SAPR (aeromobile systems with remote piloting). Both categories fall into the definition of drones, the main difference being that aeromodels are intended for recreational use, while SAPR's are intended to be used in specialized areas: research, scientific tests, research and development, etc.

(1) Reg. of July 16, 2015, art. 6

▪ SAPRs are divided in two categories: below 25Kg of total mass, and system with a total mass above 25 KG but below 150 Kg **(1)**.

▪ SAPRs above 25 Kg have to filed with the Registry of aero-vehicles **(2)** and have to be identified with a label with the names of the pilot and of the system.

(2) Sec. 14 of Reg. of July 16, 2015

▪ Anyone who wants to pilot a SAPR below 25 Kg must obtain a document, normally prepared by a flight education center, that certifies that the pilot has gone through:

- a specific education on rules of the navigation;
- the attendance of a specific a training program;
- a test to demonstrate all of the above **(3)**.

(3) Sec. 21 of Reg. of July 16, 2015

▪ Center that can release such documents have to be authorized by ENAC on the basis of specific requirements.

▪ Pilots of SAPRs above 25 Kg require a full license, whose requirements are:

- in-depth knowledge of navigation rules;
- the attendance of specific training programs;
- a health certificate;
- the demonstration of skill and knowledge in piloting a SAPR.

▪ **Flight rules - SAPRS over 26 kg.** The main limitations on the use SAPR's derive from the flight rules.

▪ SAPRs can reach an altitude of 150 meters and can fly as far as 500 meters away from the pilot, if the operation is conducted in the so-called VLOS (visual line of sight) during day time. If the SAPR gets out of sight, the pilot must terminate the flight as soon as possible, using safety precautions to avoid casualties and/or damages.

▪ Flight may take place only in selected areas, far from populated areas and technical installations; SAPRs cannot be operated:

- within airports;

- within 5 kilometers from airports;
 - within restricted areas.
- *Flight in so called BVLOS mode (i.e. Beyond Line Of Sight) require the installation of anti-collision systems, as well as procedures to grant separation of vehicles.*
 - *SAPRs below 25 Kg have to fly not higher than 150 meters and no more than 50 meters away from the pilot.*
 - **Flight rules - Aeromodels.** *Flight of aeromodels must be operated only during daytime and the operator must always have visual control of the device. Altitude cannot exceed 70 meters and within 200 meters of maximum distance; and they cannot fly in airports or within 5 km from airports or in restricted areas.*
 - **Privacy issues.** *Privacy of personal data gathered through drones is a major issue.*
 - *The Regulation does not set specific rules on the matter, only stating that, if the SAPR's operation may require the processing of personal data, this has to be mentioned in the documentation to be filed with ENAC.*
 - *Obviously this does not touch the main issue, related to the operation of aeromodels, that are used for recreational purposes. The videos and images recorded by such drones may require specific regulation. In principle, if the personal data recorded are only for personal use, such data are not subject to data protection law; on the other hand, there is a wider issue related to these videos and images, which derives from the more general discipline on privacy. Can anyone shoot a video of a person, while such person is within his own domicile? The answer is obviously negative, no such images can be taken without the consent of the interested person, and no use of such images is allowed.*

RAFFAELE ZALLONE

[italy@
lexing.network](mailto:italy@lexing.network)



Cadre juridique des drones civils au Royaume-Uni

- La réglementation des drones civils (aéronefs sans équipage à bord) au Royaume-Uni s'est retrouvée au cœur de l'actualité à la fin de l'année 2018 après que des drones ont provoqué l'annulation de plus de 750 vols dans les deux principaux aéroports de Londres, ruinant ainsi le Noël de centaines de milliers de personnes. En raison de ces incidents, le Royaume-Uni s'est décidé à muscler son arsenal législatif en la matière.
- Le Royaume-Uni est membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et signataire de la Convention relative à l'aviation civile internationale (également connue sous le nom de « Convention de Chicago ») applicable aux aéronefs civils. L'article 8 de la Convention de Chicago prévoit qu'aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État **(1)**. La Convention de Chicago exige également que chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils **(2)**.
- Le règlement CE 216/2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile (le « règlement AESA »), qui a institué l'Agence européenne de la sécurité aérienne, réglemente les aéronefs civils dans l'Union européenne. Ce règlement AESA prévoit des catégories d'aéronefs auxquels les dispositions de ce règlement ne s'appliquent pas, telles que les aéronefs qui ont été utilisés par les forces armées, les aéronefs sans pilote dont la masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kg et les aéronefs spécialement conçus ou modifiés à des fins de recherche ou d'expérience ou à des fins scientifiques, s'ils sont susceptibles d'être construits en nombre très limité.
- Autrement dit, les aéronefs civils qui ne sont pas régis par le règlement AESA, tels que les aéronefs sans pilote dont la masse en ordre d'exploitation n'excède pas 150 kg, restent soumis au cadre réglementaire britannique pour les aéronefs civils, qui est principalement constitué par l'Air Navigation Order 2009 (« ANO »), équivalent britannique du code de l'aviation civile.
- Le Royaume-Uni a élaboré un concept d'opérations qui introduit une classification des aéronefs sans équipage à bord. Ce système de classification prend en compte l'ensemble des domaines fonctionnels d'utilisation opérationnelle des drones (l'organisation, le système, les opérations et les objectifs de l'utilisateur) sans se limiter uniquement au type et à la masse.
- L'autorité de l'aviation civile s'appuie sur ce concept d'opérations pour approuver ou refuser les autorisations relatives aux aéronefs sans équipage à bord. Il divise ces aéronefs en trois catégories : A, B ou C en fonction de la masse, de la complexité technique (par exemple, le nombre de commandes de vol) et de la complexité de l'environnement opérationnel (par exemple, un espace aérien encombré). La catégorie A peut être étendue pour couvrir une masse plus élevée

(1) Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), Convention relative à l'aviation civile internationale (« Convention de Chicago »), 7-12-1944, (1994) 15 U.N.T.S. 295

(2) *ibid*

en fonction de la complexité technique et de la complexité de l'environnement d'exploitation concernées (3).

▪ Le cadre juridique britannique applicable aux drones a été ultérieurement complété à la suite de deux incidents distincts, qui ont eu lieu en décembre 2018, et au cours desquels des drones ont survolé les pistes de Heathrow et Gatwick, deux des plus grands aéroports du Royaume-Uni (4), entraînant la fermeture des pistes concernées. Gatwick a ainsi été fermé pendant 30 heures, et plus de 750 vols ont été annulés à l'approche de la période Noël. Les auteurs de ces attaques de drones n'ont toutefois jamais été identifiés.

▪ En réaction, le gouvernement britannique a publié en octobre 2019 une stratégie de lutte contre les drones (5). Les principaux points de cette stratégie sont les suivants :

- le développement d'une unité mobile de lutte contre les drones munis d'équipements de détection et de perturbation destinée à être déployée en cas d'incidents liés aux drones et lors de l'organisation d'événements majeurs à travers le Royaume-Uni,
- la création d'un nouveau groupe d'action dans ce secteur en vue de développer des normes de fabrication renforçant la sécurité des drones dès la conception,
- l'introduction d'un projet de loi sur la gestion du trafic aérien et les aéronefs sans équipage à bord pour lutter contre l'utilisation abusive des drones,
- l'instauration d'une nouvelle norme de sécurité nationale pour l'enregistrement par la police des activités illégales des drones,
- la publication de directives nationales à l'intention de la police pour l'assister dans la gestion des cas d'utilisation illégale de drones,
- l'exploitation du travail déjà effectué par le gouvernement afin de tester et d'améliorer les équipements anti-drones,
- la collaboration, au cours des trois prochaines années, entre le gouvernement et les professionnels du secteur pour mettre en place des règles encadrant les technologies de lutte contre les drones. Ces règles permettront notamment à la police d'enquêter sur les incidents liés aux drones de manière efficace, appropriée et proportionnée,
- le lancement d'une campagne de communication gouvernementale pour sensibiliser le grand public à la bonne utilisation des drones,
- l'obligation, dès le 30 novembre 2019, pour les utilisateurs de tout drone de plus de 250 g, de s'enregistrer auprès de l'autorité de l'aviation civile et pour les télépilotes de réussir un test de compétence en ligne.

▪ En 2019, une modification du code de l'aviation civile (Air Navigation (Amendment) Order 2019) (6) a créé une « zone de protection des pistes » (7) supplémentaire de 5 x 1 km à l'extrémité des pistes et augmenté la taille de la zone de circulation protégée autour des aéroports, afin de les défendre contre les aéronefs qui pourraient s'en approcher. Les pilotes de drones qui souhaitent voler dans ces zones doivent obligatoirement obtenir l'autorisation du contrôle du trafic aérien, de l'autorité de l'aviation civile ou de l'exploitant d'aérodrome.

(3) *ibid*

(4)

<https://www.bbc.com/news/uk-england-sussex-49846450>

(5)

<https://www.gov.uk/government/publications/uk-counter-unmanned-aircraft-strategy/table>

(6)

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/2019/261/made>

(7) Air Navigation (Amendment) Order 2019, Para 94B(3)

▪ En janvier 2020, le gouvernement a présenté le projet de loi 2019-21 sur la gestion du trafic aérien et les aéronefs sans équipage à bord (8). Ce projet de loi a été adopté par la Chambre des lords et est actuellement en cours de révision par la Chambre des communes. Son objectif est :

- d'introduire un programme modernisé de gestion de l'espace aérien afin de redessiner la trajectoire de vol du Royaume-Uni. Il comprendrait des propositions de modification de l'espace aérien et des dispositions relatives au régime d'octroi de licences pour les services de trafic aérien,
- d'élargir le cadre réglementaire pour lutter contre l'utilisation abusive des aéronefs sans équipage à bord en donnant à la police davantage de pouvoirs,
- d'instaurer des amendes forfaitaires pour certaines infractions relatives aux aéronefs sans équipage à bord.

▪ Ce projet de loi s'inscrit dans le prolongement de la réponse du gouvernement (9) sur les politiques proposées pour l'utilisation des drones et la protection des aéroports. L'objectif principal du projet de loi est de traiter de manière appropriée et proportionnée les utilisations abusives des drones. Il introduit de nouveaux pouvoirs d'exécution à trois égards :

- des pouvoirs généraux de police, et notamment le pouvoir d'exiger l'atterrissage d'un drone, des pouvoirs renforcés en matière d'interpellation et de fouille, des dispositions spécifiques permettant de délivrer des mandats pour pénétrer dans des locaux lorsque des infractions sont suspectées, et des dispositions permettant d'autoriser certaines mesures de lutte contre les drones pour empêcher la commission d'une infraction au titre du Air Navigation Order de 2016 ou de la législation pénitentiaire,
- des pouvoirs spécifiques de police permettant d'exiger la fourniture de documents, tels que des certificats d'enregistrement ou des certificats de compétence, ainsi que des pouvoirs d'inspection,
- des pouvoirs de sanction permettant d'imposer des amendes forfaitaires afin de punir les infractions constatées.

▪ **Approbation des essais de vols de drones en exploitation hors vue (BVLOS) :** L'autorité britannique de l'aviation civile (CAA) a donné, le 20 avril 2021, son feu vert aux essais de vols de drones en mode d'exploitation hors vue, également connu sous l'acronyme anglais BVLOS (beyond visual line of sight operation).

▪ La start-up sees.ai a été la première entreprise britannique à obtenir l'autorisation de la CAA pour tester une solution de gestion et de contrôle sans que le pilote à distance ait un contact visuel continu du drone.

▪ Son objectif est de tester sa solution avant de pouvoir la mettre à disposition sur le marché. Cette solution fait partie du bac à sable réglementaire mis en place en mai 2019 par la CAA pour soutenir l'innovation dans le secteur de l'aviation, en créant un environnement permettant la réalisation de projets innovants dans le respect des principes de la CAA. La société sees.ai a été l'une des premières entreprises à intégrer ce bac à sable.

(8)
<https://bills.parliament.uk/bills/2019-20/airtrafficmanagementandunmannedaircraft.html>

(9)
https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/937275/future-of-drones-in-uk-consultation-response-web.pdf

- sees.ai est autorisée à faire voler son drone en mode BVLOS sur trois sites sans avoir besoin d'obtenir une autorisation préalable pour chacun de ses vols. Les vols seront effectués à moins de 150 pieds (environ 45 m) et nécessiteront, pour commencer, la présence d'un observateur qui maintiendra le drone en vue directe et qui aura la possibilité de communiquer avec le télépilote si nécessaire.
- Il s'agit d'une avancée significative pour le secteur des drones, car ces tests permettront de vérifier si le mode BLOVS augmente de manière significative l'efficacité et l'efficacité opérationnelles des drones **(10)**.

(10) Pour plus d'informations, cf. [Civil Aviation Authority authorises trial of a concept for routine BVLOS operations](#)

DANIEL PREISKEL
&
MARIA CONSTANTIN

[uk@
lexing.network](mailto:uk@lexing.network)



Legal framework for Civil Drones in the UK

- *The regulation of Civil Drones (unmanned aircrafts) in the UK is particularly sensitive and interesting, after drones caused the cancellation of over 750 flights during the 2018 Christmas period at the two major London airports, ruining Christmas for hundreds of thousands of people. As is set out further below, the UK has implemented additional legislation in light of these events.*
- *The UK is a member of the International Civil Aviation Organization (ICAO) and a signatory of the Convention on International Civil Aviation (also known as “Chicago Convention”), applicable to civil aircraft. Article 8 of the Chicago Convention provides that no aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorisation by that State. (1) The Chicago Convention also requires that each contracting State undertake to ensure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be controlled in order to prevent danger to civil aircraft (2).*
- *The EC Regulation 216/2008 on common rules in the field of civil aviation (the “EASA Regulation”) establishes the European Aviation Safety Agency and regulates civil aircraft in the European Union. The EASA Regulation provides for exempted categories, such as ex-military aircraft, UA with an operating mass of up to 150 kg and aircraft specifically designed or modified for research, experimental or scientific purposes and likely to be produced in limited numbers.*
- *Civil aircrafts that are not regulated by the EASA Regulation, such as unmanned aircrafts (UAs) with a mass of up to 150 kg, remain subject to the UK regulatory framework for civil aircraft, which is mainly comprised by the Air Navigation Order 2009 (“ANO”).*
- *The UK has introduced a concept of operations approach for the classification of UAs. This system of classification takes into account all the functional areas of operations of the UAs (including the organisation, system, operations and user’s objectives) rather than restricting the classification to UAs’ type and mass.*
- *The concept of operations approach is used by the Civil Aviation Authority for the approval process related to permissions for UA. It divides UA into three categories: A, B or C. The classification will depend on the mass, technical complexity and operating environment complexity. Technical complexity refers to the complexity of the UA system (e.g. number of flight controls) and operating environment complexity refers to the complexity of the environment (e.g. congested airspace). Category A may be extended to cover higher mass depending on the technical complexity and operating environment complexity involved. (3)*
- *Further legislation came into effect after the two separate incidents that took place in December 2018. Both involved drones being flown next to the runways of two of the biggest airports in the UK, Heathrow and Gatwick (4). This resulted in the closure of those runways – Gatwick was closed for 30 hours, with over 750*

(1) International Civil Aviation Organization (ICAO), Convention on Civil Aviation (“Chicago Convention”), 7-12-1944, (1994) 15 U.N.T.S. 295

(2) *ibid*

(3) *ibid*

(4) <https://www.bbc.com/news/uk-england-sussex-49846450>

flights cancelled around Christmas. The controllers of the drone attacks were, however, never found.

▪ In October 2019, the government published a counter-drone strategy **(5)**. The main points from the strategy are the following:

- A mobile counter-drone unit containing detection and disruption equipment will be developed for deployment to drone-related incidents and major events across the UK.
- A new industry action group will help develop standards for manufacturers to enable more safety features to be integrated into drones from the beginning.
- Introducing the Air Traffic Management and Unmanned Aircraft Bill to tackle misuse of drones.
- A new national security standard for police recording of illegal drone activity will be implemented.
- National guidance for police will be issued to aid with illegal drone use incidents.
- The work already done across government will be used as a basis to further test and improve the counter drone equipment.
- Over the next three years, the government will work with partners in the industry to build a framework of approved counter-drone technology. This will ensure that the police investigate drone-related incidents in an effective, appropriate and proportionate way.
- A government communications campaign will educate the general public on the safe use of drones.
- From 30 November 2019, every drone weighing more than 250g can only be operated by an individual registered with the Civil Aviation Authority and remote pilots for any drone will have to have passed an online competency test.

▪ The Air Navigation (Amendment) Order 2019 **(6)** introduced additional 5 x 1 km “runway protection zone” **(7)** at the end of runways and also increased the size of the existing circular aerodrome traffic zone around protected airports. The latter is designed to protect aircraft approaching from any direction. Drone pilots wishing to fly within those zones must have the permission of Air Traffic Control, the Civil Aviation Authority or the aerodrome operator.

▪ In January 2020 the Air Traffic Management and Unmanned Aircraft Bill 2019-21 **(8)** was introduced. It passed the House of Lords and is now currently being revised by the House of Commons. Its aim is to:

- Introduce a modernised programme of airspace management in order to redesign the UK’s flightpath. This would include provisions about airspace change proposals and about the licensing regime for air traffic services.
- Expand the regulatory framework to address misuse of UAs by giving police more power relating to UAs and requirements in Air Navigation Orders.
- Provide for fixed penalties for certain offences relating to unmanned aircraft.

(5)

<https://www.gov.uk/government/publications/uk-counter-unmanned-aircraft-strategy/table>

(6)

<https://www.legislation.gov.uk/uksi/2019/261/made>

(7) Air Navigation (Amendment) Order 2019, Para 94B(3)

(8)

<https://bills.parliament.uk/bills/2019-20/airtrafficmanagementandunmannedaircraft.html>

▪ This Bill follows the Government Response (9) on the proposed policies for drone use and protecting airports. The Bill's main purpose is to deal appropriately and proportionately with UA-related offenders. It therefore introduces new enforcement powers in three respects:

- General police and prison powers in relation to UAs, including: the power to demand a UA to be landed; enhanced police stop and search powers; specific provisions for issuing warrants to enter premises when offences are suspected; and provisions to authorise certain counter-drone measures to prevent the commission of an offence under the Air Navigation Order 2016 or under prisons legislation.
- Specific police powers to request the provision of documentation such as certificates of registration or certificates of competency, and powers of inspection.
- Powers to impose fixed penalty notices for the prescribed offences.

▪ **Approval of trials of beyond-visual-line-of-sight (BVLOS) drone flights:** In "breaking news", hot off the press on 20th April 2021, the UK Civil Aviation Authority just approved trials of beyond-visual-line-of-sight (BVLOS) drone flights.

▪ Local start-up sees.ai is the first UK company to obtain the U.K.'s Civil Aviation Authority (CAA) authorisation for trialling a concept for a routine beyond-visual-line-of-sight (BVLOS) command and control solution.

▪ The trial is part of a project to test the concept before making it available to the wider market. It is part of the CAA Innovation Sandbox, which was set up in May 2019 to bring regulatory support to innovation in aviation in line with the CAA guidelines. sees.ai was one of the first companies to enter the Sandbox.

▪ sees.ai is allowed to fly BVLOS at three sites without the need to pre-authorise each flight. The flights will be operated under 150ft (about 45m), initially requiring an observer to remain present in visual line of sight with the aircraft and be able to communicate with the remote pilot if necessary.

▪ This is a significant step forward for the drone industry as it will prove if the concept significantly increases operational effectiveness and efficiency (10).

(9) https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/937275/future-of-drones-in-uk-consultation-response-web.pdf

(10) For the full update see the link: [Civil Aviation Authority authorises trial of a concept for routine BVLOS operations](#)

DANIEL PREISKEL
&
MARIA CONSTANTIN

[uk@
lexing.network](mailto:uk@lexing.network)

PAYS / COUNTRY	CABINET / FIRM	CONTACT	TELEPHONE	EMAIL
Afrique du Sud <i>South Africa</i>	Michalsons	John Giles	+27 (0) 21 300 1070	south-africa@lexing.network
Allemagne <i>Germany</i>	Beiten Burkhardt	Andreas Lober	+49 69 756095-0	germany@lexing.network
Australie <i>Australia</i>	Gadens	Dudley Kneller	+61 438 363 443	australia@lexing.network
Belgique <i>Belgium</i>	Lexing Belgium	Jean-François Henrotte	+32 4 229 20 10	belgium@lexing.network
Canada <i>Canada</i>	Langlois avocats, S.E.N.C.R.L.	Pascal Archambault	+1 (418) 650 7000	canada@lexing.network
Chine <i>China</i>	Jade & Fountain PRC Lawyers	Jun Yang	+86 21 6235 1488	china@lexing.network
Côte d'Ivoire <i>Ivory Coast</i>	Imboua Kouao Tella & Associés	Annick Imboua-Niava	+ 225 22 44 74 00	ic@lexing.network
Espagne <i>Spain</i>	Lexing Spain	Marc Gallardo	+ 34 93 476 40 48	spain@lexing.network
États-Unis <i>USA</i>	DataMinding Legal Services	Françoise Gilbert	+1 650-804-1235	usa@lexing.network
France <i>France</i>	Alain Bensoussan-Avocats Lexing	Alain Bensoussan	+33 1 82 73 05 05	france@lexing.network
Grèce <i>Greece</i>	Ballas, Pelecanos & Associates L.P.C.	George A. Ballas	+ 30 210 36 25 943	greece@lexing.network
Guinée <i>Guinea</i>	BAO & Fils	Mody Oumar Barry	+ 224 623 68 78 79	guinea@lexing.network
Hongrie <i>Hungary</i>	OPL - Orbán & Perlaki	Miklos Orban	+36 1 244 8377	hungary@lexing.network
Inde <i>India</i>	Poovayya & Co	Siddhartha George	+91 80 4115 6777	india@lexing.network
Italie <i>Italy</i>	Studio Legale Zallone	Raffaele Zallone	+ 39 (0) 229 01 35 83	italy@lexing.network
Japon <i>Japan</i>	Hayabusa Asuka Law Office	Koki Tada	+81 3 3595 7070	japan@lexing.network
Liban <i>Lebanon</i>	Kouatly & Associates	Rayan Kouatly	+ 961 175 17 77	lebanon@lexing.network
Luxembourg <i>Luxembourg</i>	Emmanuelle Ragot Lawyers & Associates	Emmanuelle Ragot	+ 352 661 84 4250	luxembourg@lexing.network
Maroc <i>Morocco</i>	Elkhatib Lawfirm	Hatim Elkhatib	+212 5 39 94 05 25	morocco@lexing.network
Mexique <i>Mexico</i>	Carpio, Ochoa & Martínez Abogados	Enrique Ochoa De González Argüelles	+ 52 55 25 91 1070	mexico@lexing.network
Norvège <i>Norway</i>	Advokatfirmaet Føyen Torkildsen AS	Øyvind Eidissen Ransedokken	+47 21 93 10 00	norway@lexing.network
Nouvelle-Calédonie <i>New Caledonia</i>	Cabinet Franck Royanez	Franck Royanez	+ 687 24 24 48	nc@lexing.network
République tchèque <i>Czech Republic</i>	Rowan Legal	Josef Donát Michal Nulíček Martin Murad	+420 224 216 212	czechrepublic@lexing.network
Royaume-Uni <i>United Kingdom</i>	Preiskel & Co LLP	Danny Preiskel	+ 44 (0) 20 7332 5640	uk@lexing.network
Sénégal <i>Senegal</i>	SCP Faye & Diallo	Mamadou Seye	:(+221) 33 823 60 60	senegal@lexing.network
Slovaquie <i>Slovakia</i>	Rowan Legal	Josef Donát Michal Nulíček	+420 224 216 212	slovakia@lexing.network
Suisse <i>Switzerland</i>	Sébastien Fanti	Sébastien Fanti	+ 41 (0) 27 322 15 15	switzerland@lexing.network

La JTIT est éditée par Alain Bensoussan Selas, société d'exercice libéral par actions simplifiée, 58 boulevard Gouvion-Saint-Cyr, 75017 Paris, président : Alain Bensoussan. Directeur de la publication : Alain Bensoussan – Responsable de la rédaction : Isabelle Pottier Diffusée uniquement par voie électronique – gratuit- ISSN 1 634-0701

Abonnement à partir du site : <https://www.alain-bensoussan.com/outils/abonnement-petit-dejeuner-debat/>

©Alain Bensoussan 2021 — Crédit photo/Photo credits : <https://www.alain-bensoussan.com/notice-legale/credit-photo/>