



Le drone aérien civil : un objet juridique volant identifié ^{133b4}

Sylvain BERGÈS
Avocat associé, Racine

et Nubia
LAURENDEAU
Juriste chez Racine

L'usage des drones civils s'est démocratisé, l'objet séduisant à la fois les particuliers et les entreprises. De nouvelles règles de sécurité, entrant en vigueur en 2018, ont récemment été adoptées pour accompagner la croissance du secteur. Aujourd'hui un corpus juridique complet régit l'utilisation de l'espace aérien, la formation des pilotes, l'encadrement des prises de vue aériennes et la responsabilité des opérateurs de drones.

Amazon, UPS, La Poste... la livraison par drones ne relève plus du mythe et intéresse aujourd'hui de nombreux groupes. Depuis quelques années déjà, ils testent différents prototypes permettant d'acheminer des produits à destination du public.

Pour accompagner l'essor de ce secteur, la France a été l'un des premiers pays à se doter d'un cadre réglementaire propre à l'utilisation des « aéronefs circulant sans personne à bord » – telle est la qualification juridique des drones – dans son espace aérien. Dès 2012, deux arrêtés ont été adoptés¹ pour réglementer d'une part, la conception et les conditions d'emploi des drones (ci-après « arrêté Conception ») et d'autre part, leur utilisation de l'espace aérien (ci-après « arrêté Utilisation »).

Bien qu'innovante, cette réglementation s'est rapidement révélée insuffisante pour encadrer la filière. Avec la démocratisation de cette technologie, le nombre de drones dans l'espace aérien français a augmenté significativement et les usages – tant professionnels que récréatifs – se sont diversifiés.

Par ailleurs, les actes malveillants commis à l'aide de drones civils et le défaut de maîtrise de quelques appareils ont généré certains risques pour les personnes, les biens et la protection du secret de la défense nationale. Le Secrétariat général de la défense et de la sécurité nationale (ci-après « SGDSN ») a ainsi recensé près d'une centaine de survols de sites sensibles (centrales de production nucléaire, aéroports ou bases militaires) entre la fin de l'année 2014 et le début de l'année 2016².

Face à ces enjeux, des discussions sur un nouveau cadre juridique ont été envisagées au niveau européen et national. La Commission européenne travaille sur l'unification du marché européen des drones depuis la fin de l'année

2015. Un nouveau règlement relatif aux règles dans le domaine de l'aviation civile, portant sur l'identification et l'utilisation des drones au sein de l'Union européenne, devrait être prochainement adopté³.

En France, le ministre en charge de l'Aviation civile a adopté le 17 décembre 2015 deux nouveaux arrêtés *Conception* et *Utilisation* le 17 décembre 2015⁴. Un an plus tard, le Parlement a voté la loi n° 2016-1428 du 24 octobre 2016 renforçant la sécurité de l'usage des drones civils. Pour la première fois, la loi reconnaît l'« aéronef circulant sans personne à bord » comme une notion juridique spécifique appartenant à la catégorie de l'« aéronef », régie par le Code des transports.

Cette loi est présentée comme un compromis entre la volonté de réglementer un secteur en pleine expansion et celle de soutenir son développement économique. En août 2015, on dénombrait 40 constructeurs français de drones, dont plusieurs dominaient le marché européen et mondial⁵. Depuis, leur nombre n'a cessé de croître.

Aujourd'hui, plusieurs thématiques juridiques intéressent les drones civils. Nous n'évoquerons ici ni le sujet de la conception des drones, ni les problématiques environnementales liées au développement de cette filière. Nous nous concentrerons sur l'utilisation de l'espace aérien (I), la formation des télépilotes (II), l'encadrement des prises de vues aériennes (III) et l'engagement de la responsabilité des fabricants de drones, exploitants et télépilotes (IV).

1) Les deux arrêtés du 11 avril 2012 visent, notamment, l'article L. 6222-3 du Code des transports qui habilite la direction générale de l'aviation civile à réglementer l'usage de certains aéronefs qui présenteraient des risques pour la sécurité des personnes et des biens.

2) Rapp. n° 592 fait au nom de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable du Sénat sur la proposition de loi de MM. Xavier Pintat et Jacques Gautier relative au renforcement de la sécurité de l'usage des drones civils, 11 mai 2016, p. 7.

3) Prop. de règlement concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de la sécurité aérienne de l'Union européenne, décembre 2015.

4) A., 17 déc. 2015, relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord (NOR : DEVA1528469A) et relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent (NOR : DEVA1528542A).

5) Rapp. du gouvernement au Parlement « L'essor des drones aériens civils en France : enjeux et réponses possibles de l'État » fait par le SGDSN, octobre 2015, p. 13-14.