



CADRE JURIDIQUE DE L'UTILISATION DES DRONES AÉRIENS LEGAL FRAMEWORK FOR USING AERIAL DRONES

GAME OF DRONES OU LA BATAILLE JURIDIQUE DES ROBOTS VOLANTS

- Les drones ne sont plus uniquement réservés au seul usage militaire, et l'usage civil des drones connaît aujourd'hui une croissance exponentielle. Les drones sont ainsi passés de [robots tueurs](#) à livreurs de [pizzas](#). Si les drones constituent un enjeu industriel pour les années à venir et ouvrent de nombreuses perspectives ([le marché mondial pourrait atteindre 1 milliard de dollars à l'horizon 2018](#)), leur utilisation soulève également une kyrielle de problématiques et de risques juridiques.
- Ces robots volants à usages multiples peuvent en effet causer de gros dégâts. Les incidents concernant l'utilisation illégale de drones ont émaillé l'actualité internationale du [Brésil](#) (au-dessus du Sambodrome lors du carnaval de Rio) au [Japon](#) (sur le toit du Premier ministre), en passant par les [États-Unis](#) (dans les jardins de la Maison Blanche). En France, les survols de [centrales nucléaires EDF](#), de la [tour Eiffel](#) ou encore de l'[Élysée](#), ont aussi défrayé la chronique. Les drones ont donc logiquement fait leur apparition devant les tribunaux : le 20 mai 2014, le Tribunal de grande instance de Nancy a [condamné à 400 euros d'amende](#) un jeune homme pour un survol non autorisé de la place Stanislas à l'aide de son drone DJI Phantom 2.
- La Cnil [s'intéresse de très près](#) à ces engins volants bardés de capteurs qui peuvent être de formidables machines à observer, à emmagasiner et à analyser des données à caractère personnel.
- Sur la scène internationale, la France fait figure de pionnier en ce qui concerne l'élaboration d'un cadre juridique spécifique relatif à l'utilisation des drones aériens civils. Plusieurs autres pays dans le monde ont également engagé un processus de réglementation. Au niveau européen, la [Conférence de Riga](#) relative aux systèmes d'aéronefs télépilotés a établi les principes de bases du futur cadre réglementaire concernant l'exploitation des drones en Europe à partir de 2016.

Les membres du réseau Lexing® vous dressent un tableau de la situation actuelle à travers le monde.

GAME OF DRONES OR THE LEGAL BATTLE OF FLYING ROBOTS

- *Drones are not just for the military; today, the civil market of drones is booming and [killer robots](#) are now delivering [pizzas](#). While drones represent a major challenge and open up many opportunities for the industry ([global market will be worth an estimated \\$1billion by 2018](#)), they are also raising a number of legal issues and risks.*
- *These small, multipurpose flying robots can cause big damage. A rash of incidents involving the illegal flying of drones have made the headlines around the world from [Brazil](#) (above the Sambodromo) to [Japan](#) (on the roof of the Prime Minister) through [the U.S.](#) (on the White House lawn). In France, aerial drones have become a hot-button issue amid a series of flights over [EDF nuclear power plants](#), the [Eiffel Tower](#) and the [Élysée Palace](#). Drones have therefore logically entered the courtroom: on 20 May 2014 the French court of first instance of Nancy [fined](#) a young man €400 for [illegally flying](#) his DJI Phantom 2 drone over Place Stanislas.*
- *The French data protection authority, the CNIL, [weighted in on the debate](#) as drones bring up the tricky issue of privacy: they can be great tools to observe, store and analyze personal data.*
- *On the world stage, France led the way and is a pioneer in the regulations of civilian drones. In several other countries, draft regulations are also in the pipeline. At the EU level, the [Riga Conference](#) on unmanned aircraft systems established the basic principles of the future regulatory framework for the operation of UAVs in Europe from 2016.*

The Lexing® network members provide you with a snapshot of the current state of play worldwide.

A propos de Lexing®

Lexing® est le premier réseau international d'avocats spécialisés 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 leur pays respectifs.

About Lexing®

Lexing® is the first global network of attorneys specialized in digital and emerging technology 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.

ÉRIC BARBRY

&

DIDIER GAZAGNE



▪ La réglementation sur les drones aériens en Afrique du Sud est extrêmement intéressante et complexe. Jusqu'à présent, l'utilisation de drones (1) dans l'espace aérien sud-africain n'était pas réglementée, et donc illégale. Adoptant une position répressive dans un premier temps, l'autorité de l'aviation civile d'Afrique du Sud (SACAA) (2) s'est ensuite rapprochée des acteurs du secteur et a engagé une concertation. A l'issue de travaux, elle a publié fin 2014 une **proposition de réglementation** destinée à structurer cette industrie en pleine expansion. Ces règles, qui établissent une typologie des différents drones, ont pour ambition de garantir la sécurité, la sûreté, le respect de la vie privée et la protection des données. Ces propositions **viennent tout juste d'être adoptées par le ministre des transports (3)**. Elles vont être prochainement intégrées dans le Règlement de l'aviation civile (Partie 101) **et entreront en vigueur à compter du 1 juillet 2015**. Elles feront de l'Afrique du Sud le premier pays à être doté d'un droit des drones à part entière, se positionnant ainsi comme un leader sur la scène internationale.

Position adoptée par l'autorité de l'aviation civile d'Afrique du Sud

▪ C'est un communiqué de presse de l'autorité de l'aviation civile d'Afrique du Sud qui a ouvert le débat : le 2 avril 2014 (4), la SACAA indiquait qu'il n'existait actuellement aucune disposition législative spécifique à l'aviation civile encadrant la certification, l'enregistrement ou l'utilisation de drones dans l'espace aérien de l'aviation civile en Afrique du Sud. Autrement dit, **cela signifiait que l'Afrique du Sud ne disposait pas d'un droit sur les drones** et que de fait, toute utilisation d'un drone, quel qu'en soit le type, était illégale. Toutefois, consciente de la nécessité de répondre à cette question pressante, la SACAA a expliqué plancher sur l'élaboration de règles, avec pour principaux axes de travail la protection de la sécurité, de la sûreté et de la vie privée, précisant que sa démarche s'inscrivait dans le cadre des travaux engagés avec les autres États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans le but de créer un cadre réglementaire international adapté aux drones, s'appuyant sur des normes et pratiques recommandées (SARP).

▪ **Devant le tollé** provoqué par ces déclarations (5), interprétées comme une interdiction générale des drones, la SACAA s'est fendue le 4 juin 2014 d'un deuxième communiqué de presse afin de **clarifier la situation : non, les drones ne sont pas interdits en Afrique du Sud, mais pour autant leur utilisation n'a jamais été légale du fait de l'absence de lois régissant leur utilisation**. En outre, si la réglementation de l'aviation civile actuelle prévoit bien des exigences spécifiques pour l'utilisation d'aéronefs dans l'espace aérien sud-africain, à ce jour **aucun drone n'a été en mesure de satisfaire à ces exigences**. La SACAA a ainsi affirmé n'avoir octroyé aucune concession ni aucune autorisation à quiconque (société, personne, institution ou organisme public) permettant d'utiliser un drone dans l'espace aérien de l'aviation civile.

▪ La réaction des différents acteurs face aux annonces de la SACAA a mis clairement en évidence la *nécessité de faire bénéficier les drones d'un cadre juridique à part entière*.

Qualification juridique : jouet ou drone?

▪ Une **question épineuse** consiste à opérer une **distinction (6) entre un « jouet »** (aéronef radiocommandé ou un modèle réduit d'aéronef) **et un drone**. L'OACI ne s'est pas encore prononcée sur la question. Pour sa part, la SACAA estime que si l'aéronef est utilisé uniquement à des fins récréatives ou sportives, il sera probablement considéré comme un jouet, son utilisation serait alors légale et réglementée par l'autorité sud-africaine en charge de l'aviation de loisirs (la RAASA) (7). En revanche, si l'aéronef est utilisé à des fins commerciales, professionnelles ou de travail aérien, alors il appartiendra à la catégorie des drones, relevant de l'autorité de la SACAA.

▪ Le **défi** pour le législateur consistera à **suivre le rythme rapide d'évolution des progrès technologiques** en la matière afin d'adapter les règles.

(1) Unmanned Aircraft Systems (UAS) ou Unmanned Aircraft Vehicles (UAV)

(2) South African Civil Aviation Authority (SACAA) (www.caa.co.za/)

(3) Annonce fait lors du discours prononcé par le Directeur de l'aviation civile, Mme Poppy Khoza, le 17 mai 2015 (accessible sur <http://www.caa.co.za/Media%20Statements/2015/Speech%20by%20the%20Director%20of%20Civil%20Aviation%20regarding%20RPAS%20Regulations.pdf>)

(4) [SACAA's Media Statement](#): "Civil Aviation Authority to crackdown on illegal drone flying", 2-04-2014

(5) ["No ban on drones issued: Sacaa"](#)

(6) [FAQ for Unmanned Aircraft Systems \(UAS\) in South Africa](#)

(7) Recreation Aviation Administration South Africa (RAASA) (www.raasa.co.za)

Projet de réglementation

▪ En décembre 2014, la SACAA a rendu public un projet de réglementation sur les drones (8), ultérieurement mis à jour (9). Ce projet utilise une terminologie spécifique, puisque qu'il désigne les drones comme des **systèmes d'aéronefs télépilotes** (« Remotely Piloted Aircraft Systems » ou **RPAS**). La SACAA a mené une consultation publique auprès des acteurs concernés, qui ont été invités à présenter leurs commentaires sur ce projet jusqu'au 5 janvier 2015. Ce texte maintient la **distinction entre**, d'une part, les drones utilisés à des **fins personnelles et privées et**, d'autre part, les drones utilisés à des **fins commerciales, professionnelles ou non lucratives**. Ces derniers nécessitent l'obtention d'une licence de pilote spécifique, délivrée par une école ou une institution accréditée par la SACAA.

Principales dispositions du projet de réglementation

▪ En Afrique du Sud, contrairement au système adopté aux États-Unis, les drones sont classés en fonction de l'**énergie cinétique**, ainsi que de leur hauteur et de leur poids, conformément aux recommandations formulées par Hennie Kieser, le directeur et président de l'association des drones commerciaux d'Afrique du Sud (CUAASA) (10). La SACAA peut accorder des autorisations spécifiques pour les opérations de nuit, les opérations à proximité des personnes, des biens, des structures, des bâtiments et des routes publiques. En outre, les vols hors vue peuvent être autorisés dans certaines circonstances. Ces différentes dispositions soulignent l'**importance de la formation des pilotes et du personnel d'encadrement**, et sur ce point d'importants efforts devront être accomplis car il n'existe actuellement aucun organisme offrant des formations de pilotage de drones, ni aucun instructeur spécialisé.

Drones et vie privée

▪ Autre point stratégique nécessairement à l'ordre du jour : la protection de la vie privée. En effet, les drones sont souvent équipés de caméras vidéo et sont donc susceptibles d'enregistrer ou de diffuser des vidéos de manière anonyme et d'emmagasiner des données sur leur environnement. Afin de les encadrer, un système d'enregistrement du pilote et du drone, soutenu par Subash Devkaran, responsable de la certification au sein de la SACAA, devrait voir le jour.

▪ Les **organisations de défense des droits de l'homme** se sont mobilisées et ont activement participé à la phase de consultation portant sur le projet de réglementation. Elles ont exprimé leurs préoccupations quant aux risques d'atteinte à la vie privée engendrés par les drones, notamment en raison du fait que l'État se voit ainsi offrir une plus grande capacité à recueillir des informations sur ses citoyens. Elles ont également fait part de leurs inquiétudes à l'égard des drones dans le domaine militaire ainsi que de leurs craintes de dérives par les particuliers. En Afrique du Sud, **la loi sur la protection des données personnelles (POPI) (11)** protège les individus contre les traitements illicites de leurs données à caractère personnel et le législateur doit donc la prendre en compte dans toute réglementation relative aux drones, ainsi que plus généralement pour toutes nouvelles technologies. La POPI pourra d'ailleurs elle-même être amenée à être révisée à la lumière des différents progrès technologiques, car tout drone, qu'il soit à but commercial ou non, est susceptible de collecter et de traiter des données personnelles. La protection de la vie privée et des données personnelles est ainsi une composante cruciale du droit des drones.

Entrée en vigueur de la réglementation

▪ Le projet de réglementation vient d'être adopté par Dipuo Peters, la ministre des Transports (12). Il entrera en vigueur à compter du **1 juillet 2015**. En se dotant de ce tout nouvel arsenal juridique, l'**Afrique du Sud se retrouve ainsi à la pointe de la réglementation des drones** dans le monde.

(8) [Proposed Amendment of the Civil Aviation Regulations, 2011](#)

(9) <http://www.caa.co.za/Pages/Acts%20and%20Regulations/Notices.aspx>

(10) <http://www.cuaasa.org/>

(11) <http://www.justice.gov.za/legislation/acts/2013-004.pdf>

(12) cf. note 3 ci-dessus

LISA EMMA IWUOHA



▪ Drone law in South Africa is a very interesting and complex situation. The flying of drones (1) in the South African airspace has been unregulated and essentially illegal. Initially, the South African Civil Aviation Authority (SACAA) (2) responded by clamping down on drones already operating in the South African civil aviation airspace. But now, SACAA has collaborated with the drone industry and has formulated **regulations** to deal with this rapidly expanding industry. The proposed drone law addresses the main issues of safety, security and privacy when using drones and the correct way to classify different drones. These regulations **have just been adopted by the Minister of Transport**. (3) They will be included in Part 101 of the South African Civil Aviation Regulations **and come into force on 1 July 2015**. After that, South Africa will be the first country to have comprehensive drone law: this will place South Africa as a world leader in drone regulation.

SACAA's response

▪ On 2 April 2014, SACAA issued a media statement (4) explaining that the current civil aviation laws do not provide for the certification, registration or operation of drones in the South African civil aviation airspace. **This meant that South Africa did not have any drone law**. SACAA further stated that those flying any type of drone are doing so illegally. In the statement, they mentioned that they were developing regulations to deal with the pressing issue. A key concern for them when beginning the regulation development process was safety, security and privacy. South Africa as part of the International Civil Aviation Organisation (ICAO) is working with other member states to create an international regulatory framework using Standards and Recommended Practices (SARPS) for dealing with drones.

▪ The statement caused **an uproar** in the industry (5) and on 4 June 2014, SACAA released a further statement **clarifying that the flying of drones in South Africa has never been legal, as there are no laws governing their use in South Africa**. Current civil aviation regulations prescribe specific requirements for operating an aircraft in the South African airspace, and to date **no drone has been able to comply with these requirements**. In the statement SACAA made it clear that it had not given any concessions or approval to any organisation, individual, institution or government entity to operate drones within the civil aviation airspace.

▪ From the industry's reaction over the statement, the **need for good and comprehensive drone law was apparent**.

Toy or drone?

▪ A **big issue is the distinction** (6) between a "toy" and a drone. The difference between a radio controlled/model aircraft (that is used as a toy) and a drone has not been defined by the International Civil Aviation Organisation (ICAO). The initial suggestion by the SACAA is that if the aircraft is being used solely for recreational or sport purposes, then it is governed by Recreation Aviation Administration South Africa (RAASA) (7). So the aircraft would most likely be regarded as a toy and its use would be legal. However, if the aircraft is used for commercial purposes, professional or aerial work, then it would likely be classified as a drone and would have to be regulated by the SACAA.

▪ The main problem still is that legislation is struggling to **keep up with the rapid pace of drone technology**, and there is a great need for drone law.

(1) Unmanned Aircraft Systems (UAS) or Unmanned Aircraft Vehicles (UAV)

(2) South African Civil Aviation Authority (SACAA) (www.caa.co.za/)

(3) Speech by the Director of Civil Aviation Ms Poppy Khoza at the announcement of the introduction of RPAS regulations, 17 May 2015 (available at <http://www.caa.co.za/Media%20Statements/2015/Speech%20by%20the%20Director%20of%20Civil%20Aviation%20regarding%20RPAS%20Regulations.pdf>)

(4) [SACAA's Media Statement](#): "Civil Aviation Authority to crackdown on illegal drone flying", 2-04-2014

(5) ["No ban on drones issued: Sacaa](#)

(6) [FAQ for Unmanned Aircraft Systems \(UAS\) in South Africa](#)

(7) Recreation Aviation Administration South Africa (RAASA) (www.raasa.co.za/)

Draft Regulations

▪ **In December 2014, SACAA published draft regulations for drones (8)**, now referred to as **Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)** in the regulations. Stakeholders were able to comment on the draft until 5 January 2015. The draft regulations maintain the **distinction between RPAS used for commercial, corporate or non-profit purposes and those used for an individual’s personal and private purposes**. The draft regulations require an operator of an RPAS to have a specific RPAS pilot’s license (if it falls within a specific category of RPAS) from a SACAA-accredited school or institution, if it is being used for commercial, corporate or non-profit use. The draft regulations have been further updated with changes (9).

(8) [Proposed Amendment of the Civil Aviation Regulations, 2011](#)

(9) <http://www.caa.co.za/Pages/Acts%20and%20Regulations/Notices.aspx>

Key Features of the Draft Regulations

▪ **Unlike the US, RPAS are classified according to kinetic energy**, as well as height and weight. This was a recommendation by Hennie Kieser, the director and chairman of the Commercial Unmanned Aircraft Association of South Africa (CUAASA) (10). SACAA can grant specific permissions for night operations, operations in the vicinity of people, property, structures and buildings, and public roads. Also, flights beyond the visual line of sight are permitted in certain circumstances. Kieser is also concerned about how the regulations will deal with **pilot training and staffing**. Currently, there are no facilities that offer drone flight training nor are there instructors to test a pilots training.

(10) <http://www.cuaasa.org/>

Drone Law and Privacy

▪ SACAA needs to take **privacy** into account when further developing drone law because drones are often equipped with video cameras on them. They could record or stream video anonymously and potentially also gather data around it as it moves around. Subash Devkaran, the SACAA Senior Manager for Certification suggests that drones would need a registration record for both the pilot and aircraft. This will be the case should the regulations be approved.

▪ Many of the comments submitted to the draft regulation came from **human rights and activist organisations**. They expressed their concerns about infringing the right to privacy with drones specifically that the State has an increasingly greater capability to collect information on its citizens. They also mentioned the various uses for drones in the military and the concerns that individuals also infringe on privacy. The **Protection of Personal Information Act (POPI) (11)** protects an individual from the unlawful processing of their personal information. Collection is included in the definition of “processing” so before these regulations are signed into law, they must take the provisions of POPI into account especially in light of new advanced technologies like drones. POPI itself may also have to be reviewed in light of drone technology because any drone, regardless of its commercial or non-commercial purpose, can have the ability to collect and process personal information. This is a key concern drone law needs to properly address.

(11) <http://www.justice.gov.za/legislation/acts/2013-004.pdf>

What is the timeline?

▪ **These regulations have recently been signed by the Minister of Transport, Ms Dipuo Peters (12)** and will be published and implementable by **1 July 2015**. **South Africa will now be at the forefront in regulating drones** around the world.

(12) See note (3) above

[LISA EMMA IWUOHA](#)



▪ En Allemagne, les drones aériens civils sont pour l'instant soumis à un **cadre juridique** assez **simple**. Les réglementations en matière d'aviation ont été purement et simplement modifiées afin de clarifier leur applicabilité aux drones, et les autres problématiques juridiques soulevées par les drones, telles que la confidentialité des données, le droit d'auteur et le droit à l'image des personnes, sont appréhendées par **transposition des règles existantes**. Toutefois, une réglementation plus spécifique se révèlera sans doute bientôt nécessaire à mesure que grandit le nombre des drones utilisés, et que se développe les drones autonomes. De même que les **robots**, les drones soulèvent potentiellement une multitude de **questions éthiques, juridiques** (identification des responsabilités) **et techniques** (sécurité et programmation).

▪ C'est ainsi qu'en 2012, le législateur a modifié la **loi sur l'aviation civile** (**Luftverkehrsgesetz**) afin d'y intégrer les drones et leurs stations de contrôle. **(1)** Les drones ont été inclus dans le champ d'application de la loi, par leur intégration dans la catégorie des avions (Luftfahrzeuge), sous l'expression « **systèmes d'aéronefs sans pilote à bord** » (**unbemannte Luftfahrtsysteme**). **(2)** Des dispositions plus détaillées figurent dans le décret d'application (Luftverkehrs-Ordnung). **(3)**

▪ Aux termes de ces textes, les drones utilisés exclusivement pour des activités **sportives ou de loisirs** bénéficient d'un **régime simplifié**. L'obtention d'une licence d'utilisation n'est généralement pas nécessaire (sauf si, notamment, la masse du drone est supérieure à cinq kilogrammes), aucune connaissance particulière des règles aériennes n'est requise, et leur utilisation est ouverte à tous, même aux mineurs. **(4)**

▪ Cette catégorie de drone doit néanmoins se conformer à certaines **obligations communes à tous les drones**, quels qu'ils soient. Par exemple, un drone doit être utilisé en vue du télépilote, sans l'aide de moyens optiques spéciaux **(5)**, et respecter les règles des espaces aériens spécifiquement réglementés, s'appliquant entre autres au survol à proximité des aéroports, des installations industrielles, des zones sinistrées, etc. **(6)**

▪ En revanche, les drones utilisés à d'autres fins, et notamment **commerciales**, doivent eux répondre à une **batterie de critères** : l'opérateur du drone est tenu d'obtenir une **licence d'utilisation** auprès de l'autorité de l'aviation du Land concerné, de démontrer qu'il possède les **qualifications personnelles** nécessaires, de prouver le respect par le drone des **exigences techniques** prescrites, et de justifier de l'existence d'une **couverture assurantielle** suffisante souscrite auprès d'un tiers. **(7)** L'autorité de l'aviation compétente aura pour mission de vérifier si l'utilisation prévue du drone représente une menace pour la sécurité du transport aérien, la sûreté et l'ordre public, ou la confidentialité des données. **(8)**

▪ Lors de cette vérification de conformité, l'autorité s'attachera plus particulièrement à contrôler deux caractéristiques techniques communes aux modèles de drones les plus courants sur le marché : la possibilité de réaliser des enregistrements vidéo dans l'espace public (**caméras**) et l'existence d'un dispositif de géolocalisation (**GPS**). L'enregistrement vidéo fera l'objet d'un contrôle assez strict, prenant en compte la proportionnalité des intérêts **(9)**, tandis que la géolocalisation sera certainement interdite dans tous les cas **(10)**.

▪ Enfin, s'agissant des autres questions juridiques soulevées par les drones, il y a lieu de souligner que le survol de propriétés privées est en général légal et que la prise de photos de bâtiments peut être autorisée au titre de la « **liberté de panorama** » **(11)**, qui constitue une exception au droit d'auteur. La **collecte de données** à caractère personnel sera, elle, plus **problématique** : la prise de photo ou de vidéo d'une personne est fréquemment prohibée, et peut même conduire à des poursuites pénales. **(12)**

(1) [Luftverkehrsgesetz](#) (LuftVG) du 1 août 1922 (RGBl. 1922 I S. 681), dernièrement modifiée par l'article 2, paragraphe 175, de la loi du 7 août 2013 (BGBl. I S. 3154)

(2) [Section 1 para 2 LuftVG](#)

(3) [Luftverkehrs-Ordnung](#) (LuftVO) du 10 août 1963 (BGBl. I S. 652), dernièrement modifiée par l'article 3 de la loi du 8 mai 2012 (BGBl. I S. 1032)

(4) [Section 16 para 1 LuftVO](#)

(5) [Section 15a para 3 LuftVO](#)

(6) [Section 6 LuftVO](#)

(7) [Section 4 LuftVG](#)

[Section 2 LuftVG](#)

[Section 31 LuftVG](#)

[Section 43 para 2 LuftVG](#)

(8) [Section 16 para 4 LuftVO](#)

(9) [Section 6b Bundesdatenschutzgesetz, BDSG](#)

(10) Arrêt du Bundesgerichtshof du 4-6-2013 ([BGH, Urteil vom 4. Juni 2013 – I StR 32/13](#))

(11) [Section 59 Urheberrechtsgesetz \(UrhG\)](#)

(12) [Section 201a Strafgesetzbuch \(StGB\)](#)

ANDREAS LOBER
&
TIM CAESAR



- Under German law, the **current situation** for the using of civil drones is rather **straightforward**. Laws explicitly concerning aviation have been amended to clarify their applicability for drones. Other legal aspects concerned when using drones, such as data privacy, copyright and the right in an individual's own picture **can be dealt with by applying current rules and regulations**. However, more specific regulation will certainly become necessary once the number of drones operated, and especially the rate of autonomous drones amongst them, grows in numbers. The context for this will be **similar as for robots** in general – potentially including discussions about programming, **security and ethical standards** as well as **liability** aspects, of course.
- The German legislator has already amended the **Civil Aviation Act (Luftverkehrsgesetz)** back in 2012 in order to include unmanned air vehicles (UAV, or what we as tech people prefer to call "drones") and their control stations in the scope of application of the law. (1) This was achieved by classifying them as aircrafts (Luftfahrzeuge), dubbing them **unmanned aeronautical systems (unbemannte Luftfahrtsysteme)**. (2) Further details are included in the Air Traffic Order (Luftverkehrs-Ordnung) detailing the Civil Aviation Act. (3)
 - According to these laws, drones solely used for **sports or leisure** activities are subject to **less rigid rules**. This means, for example, that obtaining a license to operate such drones is generally not necessary (unless – inter alia – the drone's weight exceeds five kilograms), no special knowledge regarding the rules of the air has to be demonstrated by the drone operator, and even minors may operate drones in such context. (4)
 - **Any drone operator**, including operators of drones solely used for sports or leisure activities, nevertheless **has to comply with a number of restrictions** regarding how to operate the drone in practice. This includes that the drone has to be operated within the operator's sight, without using special optic means. (5) Other regulations require to comply with certain limitations of the airspace, inter alia near airports, industrial plants, disaster areas, etc. (6)
 - Drones used for other purposes – including **commercial** purposes – are subject to a series of further regulations and requirements. This includes the requirement to always obtain a **license** from the respective state's aviation authority to operate such drones and to demonstrate in that course sufficient **personal qualification** of the drone operator and **technical requirements** of the drone, as well as the existence of sufficient (third party) **insurance** coverage. (7) The competent aviation authority will have to check whether the intended use of the drone is a threat to air transport security, to public safety and order, or to data privacy regulations. (8)
 - When checking the compliance with data privacy regulations, the authorities regularly focus on aspects such as video recordings in the public space via the drones' **cameras** and location based surveillance based on **GPS** abilities, both common features for current drone models. The former is usually subject to a rather strict check and balancing of interests (9), whereas the latter is most likely in any case prohibited (10).
 - In general, flying over someone else's property is often legal and copyright claims against taking pictures of buildings can often be based on the so-called **freedom of panorama** (11), while **collecting personal data** is **problematic**, and taking an individual's picture or video in this course is illegal in most cases – and can even lead to criminal prosecution. (12)

- (1) [Luftverkehrsgesetz \(LuftVG\)](#) of 1 August 1922 (RGBL. 1922 I S. 681), last amended by Section 2(175) of Law of 7 August 2013 (BGBl. I S. 3154)
- (2) [Section 1 para 2 LuftVG](#)
- (3) [Luftverkehrs-Ordnung \(LuftVO\)](#) of 10 August 1963 (BGBl. I S. 652), last amended by Section 3 of Law of 8 May 2012 (BGBl. I S. 1032)
- (4) [Section 16 para 1 LuftVO](#)
- (5) [Section 15a para 3 LuftVO](#)
- (6) [Section 6 LuftVO](#)
- (7) [Section 4 LuftVG](#)
[Section 2 LuftVG](#)
[Section 31 LuftVG](#)
[Section 43 para 2 LuftVG](#)
- (8) [Section 16 para 4 LuftVO](#)
- (9) [Section 6b Bundesdatenschutzgesetz, BDSG](#)
- (10) Judgment of the Bundesgerichtshof of 6 June 2013 ([BGH, Urteil vom 4. Juni 2013 – 1 StR 32/13](#))
- (11) [Section 59 Urheberrechtsgesetz \(UrhG\)](#)
- (12) [Section 201a Strafgesetzbuch \(StGB\)](#)

[ANDREAS LOBER](#)

&

[TIM CAESAR](#)



▪ Le droit belge ne connaît encore **aucune réglementation particulière** encadrant l'utilisation des Unmanned Aircraft (UA). Selon les circonstances, ceux-ci seront considérés comme des **jouets (1)**, des **aéromodèles (2)** ou des **aéronefs classiques**.

▪ Dans ce dernier cas, les UA actuels ne respectent pas les obligations applicables aux aéronaves (pas de spécification, pas d'immatriculation, pas de licence de pilotage, etc...). Partant, **l'utilisation des UA est interdite en Belgique**. Des **dérogations peuvent être obtenues**, au cas par cas, auprès de la Direction Générale du Transport Aérien (DGTA), essentiellement pour des vols de test ou des expérimentations scientifiques (3).

▪ Un **projet d'Arrêté Royal** est en cours de discussion depuis plusieurs années pour contrôler cette activité. La densité de la population belge ainsi que la complexité de l'espace aérien rendent toutefois ces **discussions très difficiles**. D'après les dernières informations suite à l'envoi du projet en concertation auprès des Régions, le régime juridique devrait se présenter comme suit :

▪ **L'utilisation privée** – excluant tout but commercial – des UA serait autorisée sur un domaine privé, jusqu'à une hauteur de 10m pour autant que la masse maximale au décollage **ne dépasse pas 1kg**.

▪ Les **utilisations professionnelles** seront **divisées en deux catégories**.

▪ La première regrouperait les activités n'impliquant pas de mise en danger de biens ou de personnes (survol de terrains non habités, forêts ou champs, etc...). Dans ce cas, les opérateurs devront respecter l'ensemble des règles (autorisation d'exploitation, licences de télépilote, approbation du type de drone, immatriculation, assurance,..) et réaliser une déclaration préalable qui vaudrait pour chaque vol dans des conditions identiques.

▪ Les activités tombant dans la deuxième catégorie devraient être approuvées individuellement par la DGTA sur base d'une analyse des risques et d'une analyse de la procédure standard de vol.

▪ La **licence de télépilote** s'obtiendrait après trois examens : médical, théorique et pratique. Les UA devraient être clairement identifiés et **immatriculés** dans un registre belge.

▪ L'accès à l'espace aérien pour les professionnels serait autorisé jusque 300 pieds (90 m). Les espaces contrôlés devraient être interdits, sauf autorisation préalable.

▪ **Aucune date butoir** n'a été fournie pour la publication et l'entrée en vigueur de cet arrêté royal, déjà plusieurs fois reporté. Les informations parcellaires fournies à ce stade doivent donc être lues avec précaution et **la plus grande prudence s'impose** quant à l'emploi de drone à l'heure actuelle.

(1) S'ils sont conçus ou destinés à être utilisés comme jouet par des enfants de moins de 14 ans, Art. 2, 1) Arrêté royal du 19 janvier 2011 relatif à la sécurité des jouets.

(2) Uniquement pour les drones dont la masse est supérieure à 1kg, v. circulaire CIR/GDF-01. Leur usage est limité aux terrains d'aéromodélisme.

(3) L'université AGRO-BIO TECH de Gembloux cumule ainsi plusieurs centaines heures de vol d'observation scientifique dans les domaines agricoles et forestiers.

ALEXANDRE CASSART



- Belgian law knows **no specific regulations** governing the use of Unmanned Aircraft (UA). Depending on the circumstances, they will be considered as toys (1), model aircrafts (2) or conventional aircrafts.
- In the latter case, UAs do not comply with current obligations applicable to aircraft (no type design, no registration, no pilot license,...). Accordingly, **the use of UA is prohibited in Belgium. Waivers can be obtained from the Direction Générale du Transport Aérien (DGTA), mainly for test flights or scientific (3) experiments.**
- A **Royal Decree draft** has been discussed for several years to control this activity. Population density and complex airspace, make **things very difficult**. According to the latest information available, obtained at the occasion of the concertation proceedings with the Regions, legal framework should be articulated as follow :
- **UA private use** - excluding any commercial purpose - would be allowed on a private domain, to a height of 10 m AGL and only for UA weighing **less than 1 kg**.
- **Commercial uses will be divided into two categories.**
 - The first would include activities that do not involve endangering property or people (flying over unmanned land, forests and fields...). In this case, operators will just need to apply once for each type of flight (in the same flight conditions)
 - The activities that fall into the second category (flying over people or near buildings) should be approved individually by the DGTA, based upon a risk assessment as well as an analysis of standard flight procedure.
- Remote **pilot's license** would be obtained after three examinations: medical, theoretical and practical. Also, UA should be clearly identified and **registered** in a specific Belgian ledger.
- Access to airspace for professionals would be then allowed up to 300 feet (90 m). Controlled areas should be prohibited, unless prior authorization.
- **No deadline** was given for the publication and the entry into force of this Royal Decree, which was already postponed several times. The patchy information provided at this stage must be read carefully and, currently, **the greatest caution is needed** with regard to the drone jobs.

(1) If they are designed or intended to be used as a toy by children under 14, Art. 2, 1) Royal Decree of 19 January 2011 on the safety of toys.

(2) Only for drones whose mass is greater than 1kg, see [circular CIR / GDF-01](#). Their use is then limited to RC aeromodelling field.

(3) [AGRO-BIO TECH Gembloux University](#) has several hundred hours of scientific observation flight in agricultural and forestry field.

[ALEXANDRE CASSART](#)



- A ce jour, le Brésil ne dispose **pas de loi spécifique** traitant des drones ou des systèmes d'aéronefs télépilotes (1) et ceux-ci sont actuellement régis par le **droit commun s'appliquant aux aéronefs**.
- L'usage d'un aéronef est soumis à certaines règles, posées par la **loi n°7565/86 (2)**, qui expose tout contrevenant à des poursuites civiles et pénales. Plus spécifiquement, leur utilisation est interdite dans les zones densément peuplées et est conditionnée par l'obtention d'un certificat d'autorisation de vol expérimental, le « **CAVE** » (3), conformément aux prescriptions (4) de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) (5).
- L'**ANAC** a pour mission de réglementer et de promouvoir la sécurité des vols de l'aviation civile, et de vérifier le respect des exigences aéronautiques brésiliennes applicables à la conception, aux matériaux, à la main-d'œuvre, à l'entretien, à la protection de l'environnement, à la construction et à la fabrication de produits aéronautiques destinés à être utilisés par l'aviation civile brésilienne.
- Le **CAVE** est donc un sésame incontournable pour les opérateurs de drones. Pour preuve, l'école de samba Portela (Grêmio Recreativo Escola de Samba Portela) s'est vue rappelée à l'ordre par l'ANAC pour avoir utilisé, lors de son défilé dans le cadre du **carnaval de Rio**, le 16 février 2015, des petits drones déguisés en aigle (6) (son symbole), ainsi que plusieurs parachutistes (7), dans une zone densément peuplée puisque le survol a eu lieu au dessus du Sambodrome Marquês de Sapucaí, sans être titulaire d'un **CAVE**. L'ANAC a décidé de lancer une procédure administrative à son encontre (8).
- Il n'en reste pas moins que les citoyens s'inquiètent des risques de sécurité posés par les drones et s'interrogent sur la capacité des autorités à contrôler efficacement leur utilisation dans un pays aussi grand que le Brésil.
- Également préoccupé par l'utilisation de l'espace aérien à des fins criminelles, le député William Woo (PV-SP) a présenté le 29 avril 2015 **une proposition de loi (1233/2015) pour encadrer l'utilisation des drones (9)**. Ce texte, qui rendrait obligatoire l'obtention d'une autorisation et d'une licence de pilote, énumère les 10 finalités pour lesquelles seraient justifié l'usage de drones : surveillance et contrôle des frontières ; recherche scientifique ; sécurité publique ; prospection minière ; prospection agricole ; activités journalistiques ou artistiques ; pratiques d'ingénierie ; publicité ; protection et surveillance de l'environnement ; suivi d'activités, de systèmes, de services et diverses opérations d'intérêt public ou privé.
- Selon le député, l'absence de réglementation représente un **risque pour la vie privée** et ouvre la voie de **l'utilisation des drones par des criminels**. Pour sa part, le ministère des communications estime qu'une réglementation trop stricte pourrait pénaliser le pays et entraîner le **risque pour le Brésil de se retrouver en marge** d'une technologie devenue mondiale. Il met donc en garde le législateur contre l'adoption de mesures draconiennes, celles-ci pouvant, à l'inverse, avoir pour effet de développer un marché parallèle où la criminalité pourrait prospérer (10).
- L'ANAC s'était engagée à introduire une réglementation sur les drones d'ici la fin de l'année dernière, mais ces règles n'ont toujours pas pris forme. A cet égard, elle pourrait utilement s'inspirer des directives préconisées par son homologue portugais. En effet, l'ANAC du Portugal en train de finaliser un projet de texte visant à réglementer l'utilisation des drones, qui devrait inclure l'obligation d'enregistrement pour l'appareil, les opérateurs et les télépilotes en vue de protéger les droits et la vie privée des citoyens.

(1) Remotamente Pilotada (ARPs)/Veículos Aéreos não Tripulados (VANTs)

(2) [Lei Nº 7.565, De 19 De Dezembro De 1986](#) - Código Brasileiro de Aeronáutica

(3) Certificado de Autorização de Voo Experimental (Cf. <http://www2.anac.gov.br/biblioteca/IS/2012/IS%2021-002A.pdf>)

(4) Page de l'ANAC consacrée aux RPAS (« Sistemas De Aeronaves Remotamente Pilotadas »): (actualisée 1-10-2013) <http://www2.anac.gov.br/rpas/>

(5) Agência Nacional de Aviação Civil (<http://www.anac.gov.br/>). Agence rattachée au Secrétaire de l'aviation civile de la Présidence de la République fédérative du Brésil, et qui a succédé à l'ancienne autorité de l'aviation civile (DAC)

(6) En image : <http://www.gettyimages.com/detail/news-photo/drone-of-portela-samba-school-5th-in-the-2015-rios-carnival-news-photo/464115500>

(7) Les activités de parachutisme sont également soumises à plusieurs restrictions (information de la DECEA, compétences techniques du pilote, conformité du matériel, dispositions spéciales pour les vols de nuit, diffusion d'un « NOTAM » etc.) (ordonnance 190/GC5 du 20 mars 2001 - [Portaria n°190/gc-5, de 20 de Março de 2001](#))

(8) Communiqué de presse ANAC, « [A ANAC notifica Portela por desfile com drones](#) », 20-2-2015

(9) [Projeto de Lei N.º1233/2015](#) (Regulamenta a operação e licenciamento das Aeronaves Remotamente Pilotada (ARPs), drones ou multirotores, subcategoria dos Veículos Aéreos não Tripulados (VANTs).)

(10) « [Ministério das Comunicações critica projeto que restringe uso de drones no Brasil](#) », www.convergenciadigital.uol.com.br, 29-4-2015.

SILVIA REGINA
BARBUY MELCHIOR



- *Brazil does not have specific law addressing drones or remotely piloted aircraft systems-RPAS (1). But, the legislation in force addresses the situation generically and includes any aircraft.*
- *In this sense, the unauthorized use of aircraft is subject to the penalties provided for in Law No. 7,565/86 (2) and the offender will still be subject to civil liability and criminal prosecution. Actually, the operation of such equipment without the Experimental Flight Authorization Certificate (named in Brazil as CAVE) (3) and in densely populated areas is prohibited, according to the law (4) by the National Civil Aviation Agency – ANAC (5).*
- *ANAC is responsible to regulate, as well as to promote the flight safety of the civil aviation, verifying the accomplishment of the Brazilian Aeronautical Requirements applicable to design, materials, workforce, maintenance, environment protection, construction and manufacturing of the aeronautical products to be used by the Brazilian civil aviation.*
- *The CAVE is an essential document for drone operators, a lesson the Portela samba school (Grêmio Recreativo Escola de Samba Portela) learned the hard way. For its parade during the Rio Carnival on 16 February 2015, the school used small drones disguised as eagles (6), its symbol, as well as several paratroopers (7) in a densely populated area since it took place above the Sambadrome Marquês de Sapucaí, but without holding a CAVE. ANAC thus launched administrative proceedings against it. (8)*
- *Nevertheless, the authorities and citizens are worried about the use of drones because of the safety reasons and lack of capacity of authorities to control effectively its use in a so large country as Brazil.*
- *Concerned about the criminal use of drones and the “infestation of air,” Congressman William Woo (PV-SP) presented a bill (1233/2015) (9) on 29 April 2015, which restricts the use of unmanned aerial vehicles. In addition to requiring authorization and pilot’s license, the bill lists 10 purposes for which drones can be operated: surveillance and monitoring of borders, scientific research; public safety; mineral prospecting; agriculture prospecting; journalistic or artistic activity; engineering practices; advertising; environmental control and monitoring; monitoring of activity, systems, services and various operations of public or private interest.*
- *According to the Deputy, besides the risk to privacy, the lack of regulation allows the use of such equipment by criminals. However, the Ministry of Communications sees risk leaving Brazil on the sidelines of a technology that has become global. After all, the drones are a worldwide phenomenon and prohibiting or restricting its use could develop a parallel market where crime would thrive. (10)*
- *The ANAC promised regulation on drones by the end of last year, but rules are still did not materialize. One nice approach could be adopting the suggestions of the Portugal Agency: it is finalizing draft regulations for drones, which recommend that future legislation should include the obligation to register devices, the name of the owners and the identification of the person/entity on whose behalf the drone is being used with a view to safeguarding rights and privacy of citizens.*

- (1) Remotely Piloted Aircrafts ((Remotamente Pilotada - ARPs) / Unmanned Aerial Vehicles (Veículos Aéreos não Tripulados - (VANTs))
- (2) Law #7,565 of December. 19th, 1986 – Brazilian Aeronautics Code ([Lei Nº 7.565, De 19 De Dezembro De 1986](#) - Código Brasileiro de Aeronáutica)
- (3) Certificado de Autorização de Voo Experimental (Certificado de Autorização de Voo Experimental) (<http://www2.anac.gov.br/biblioteca/IS/2012/IS%2021-002A.pdf>)
- (4) ANAC page on RPAS (“Sistemas De Aeronaves Remotamente Pilotadas”): <http://www2.anac.gov.br/rpas/> (last updated:1-10-2013)
- (5) Agência Nacional de Aviação Civil (<http://www.anac.gov.br/>). Former civil aviation authority linked to the Civil Aviation Secretary of the Presidency of the Federative Republic of Brazil.
- (6) See picture: <http://www.gettyimages.com/detail/news-photo/drone-of-portela-samba-school-5th-in-the-2015-rios-carnival-news-photo/464115500>
- (7) Paratrooper activities are subject to several restrictions (information of DECEA, technical skills of the pilot, compliant equipment, specific requirements for jump in night shifts, issuance of NOTAM etc.) (Order 190/GC5 of 20 March 2001 - [Portaria nº190/gc-5, de 20 de Março de 2001](#))
- (8) ANAC Press Release “[ANAC notifica Portela por desfile com drones](#)” (Anac notified Portela due to parade with drones), 20-2-2015
- (9) Bill #1233/2015 (Regulates the operation and licensing of Remotely Piloted Aircraft (ARPs), drones or multirotores, subcategory of Unmanned Aerial Vehicles. (VANTs) ([Projeto de Lei N.º1233/2015](#)))
- (10) “Ministry of Communications criticizes project that restricts use of drones in Brazil” ([Ministério das Comunicações critica projeto que restringe uso de drones no Brasil](#)), www.convergenciadigital.uol.com.br, 29-4-2015.

SILVIA REGINA
BARBUY MELCHIOR



- L'Espagne est l'un des premiers pays à réglementer l'utilisation des aéronefs télépilotes sans pilote à bord (« drones ») (1).
- **Régime provisoire.** Avec la promulgation du **décret-loi royal 8/2014 du 4 juillet 2014** sur des mesures urgentes sur la croissance, la compétitivité et l'efficacité, le gouvernement espagnol s'est en effet doté d'un cadre réglementaire pour les opérations commerciales de drones (le « **Règlement** ») (2). Celui-ci énonce les obligations des télépilotes et des exploitants (articles 50 et 51) en fonction du poids de la machine. Le Règlement ne couvre que les drones pesant **moins de 150 kg** au décollage. Adopté dans le cadre de mesures d'urgence, ce Règlement instaure un régime provisoire qui s'applique dans l'attente de l'adoption prochaine d'une nouvelle loi par le législateur espagnol. (3)
- **Identification.** S'agissant des drones pesant plus de 25 kg au décollage, ils doivent être **immatriculés dans de registre des aéronefs** (4) administré par la direction générale espagnole de l'aviation civile (5) et obtenir un **certificat de navigabilité** (6), conformément à la Loi sur la navigation aérienne (7) modifiée par le Règlement. Les drones pesant moins de 25 kg sont exemptés de ces obligations. Tous les drones, sans exception, doivent être équipés d'une **plaque d'identification** fixée sur leur structure indiquant, entre autres, les coordonnées de l'exploitant de manière lisible.
- **Périmètre d'utilisation.** Le régime provisoire autorise non seulement l'utilisation de drones pour la réalisation de **travaux techniques ou scientifiques** (recherche et développement, traitements agricoles aériens qui requièrent la diffusion de substances sur la surface ou dans l'atmosphère, opérations d'urgence, observation et surveillance aérienne, émissions de radio et de télévision...), mais également les **vols d'essai** effectués par les fabricants de drones à des fins de production ou de maintenance, les vols de démonstration à des fins commerciales, ainsi que d'autres vols destinés à améliorer la sécurité des opérations aériennes. De manière générale, les drones doivent être utilisés pendant la journée, dans des conditions météorologiques de vol à vue, exclusivement dans un espace aérien non contrôlé et hors zones peuplées. Les exploitants sont tenus de posséder une série de documents : **manuel d'exploitation**, étude de la sécurité aéronautique pour chaque opération, programme de maintenance, et **police d'assurance** couvrant la responsabilité civile, conformément à la loi sur la navigation aérienne.
- **Conditions de vol.** Il convient également de noter que les drones dont la masse est inférieure à 2 kg peuvent être utilisés hors vue du pilote ou en dehors du contrôle par signal radio, mais seulement jusqu'à 400 pieds (120 mètres) et sous réserve que des moyens techniques permettant de connaître sa localisation à tout moment soient mis en place. Il est également nécessaire d'obtenir un « message aux navigants aériens » (« **NOTAM** ») destiné à informer les autres opérateurs aériens du lieu et des conditions de vol du drone. Les drones pesant entre 2 et 25 kg doivent être maintenus dans le champ de vision du pilote à tout moment, c'est-à-dire concrètement 500 mètres horizontalement et 400 pieds verticalement. En revanche, les drones dont la masse est comprise entre 25kg et 150kg doivent être utilisés exclusivement dans le respect des conditions et des limitations spécifiées dans le certificat de navigabilité délivré par **l'agence espagnole de la sécurité aérienne (AESA)** (8). En outre, les drones sont interdits de vol dans un rayon de 8km autour d'un aéroport, et ce en toute circonstance. Ceux dont le poids est égal ou inférieur à 25kg sont soumis à une simple notification préalable auprès de l'AESA, dans un délai minimum de 5 jours avant la date prévue du vol. Pour les drones pesant plus de 25kg, il est nécessaire d'obtenir une autorisation spécifique de l'AESA.
- **Licence de pilotage.** Tous les pilotes de drones doivent être titulaires d'une licence de pilote, comme une licence ULM, ou bien apporter la preuve qu'ils possèdent les connaissances techniques requises pour piloter un drone.
- **Responsabilité.** L'exploitant reste dans tous les cas responsable de l'aéronef et de son utilisation. En tout état de cause, sa conformité avec les obligations susmentionnées ne le dispense pas du respect des **autres réglementations en vigueur**, et notamment celles concernant l'utilisation du spectre radioélectrique, la **protection des données** ou la capture des images aériennes. Enfin, l'exploitant peut voir sa responsabilité personnelle mise en jeu pour les dommages causés par le drone et son exploitation.

(1) Aeronaves pilotadas por control remoto

(2) Le décret-loi royal 8/2014 du 4-7-2014 ([Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio](#)) a par la suite débouché sur la loi 18/2014 du 15-10-2014 ([Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia](#)).

(3) http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/cias_empresas/trabajos/marco_drones/default.aspx

(4) Registro de Matrículas de Aeronaves

(5) Dirección General de Aviación Civil

(6) Certificado de aeronavegabilidad

(7) Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (<http://www.boe.es/boe/dias/1960/07/23/pdfs/A10291-10299.pdf>)

(8) Agencia Estatal de Seguridad Aérea (http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/home.aspx)

[MARC GALLARDO](#)



▪ Spain is one of the first countries in regulating the operation of unmanned remotely controlled aircrafts (“drones”) (1).

▪ **Provisional regime.** With the enactment of the **Royal Decree 8/2014**, of 4 July, on urgent measures on growth, competitiveness and efficiency, the Spanish government has approved regulatory framework for commercial operations of drones (the “**Regulation**”) (2), which sets out requirements according to its weight and the obligations of pilots and operating companies (articles 50 and 51). The Regulation covers drones weighing **less than 150kg** upon take-off and shall be provisional until the legislator passes new legislation on this matter. (3)

▪ **Identification.** Drones weighing more than 25kg upon take-off need to **be registered with the Spanish Aircrafts Registry (4)** under the control of the Spanish Civil Aviation General Directorate (5) and obtain an **airworthiness certificate (6)** in accordance with the Air Navigation Act (7) as amended by the Regulation. Drones weighing less than 25kg are exempted from those requirements. All drones, without exceptions, must have an **identification plate** fixed to its structure on which its identification must be legible, including the details of the operating company.

▪ **Scope.** The provisional regime enables the use of drones carrying out **technical or scientific works** (i.e. investigation and development activities, aerial agricultural treatments that require spreading out substances over the surface or atmosphere, emergency operations, aerial observation and surveillance, radio and TV emissions, etc.); but also **test flights** performed by drones’ manufacturers for production or maintenance purposes; **demo flights** for business purposes; and other flights intended to improve the security of the aerial operations with drones. In general, those activities with drones shall take place during daylight and under visual meteorological conditions, and limited exclusively to non-controlled airspace and to non-populated areas. The operating company has to have an **operations manual**, an aeronautical safety study for each operation, a maintenance program, and an **insurance policy** covering civil liability in accordance with the Air Navigation Act, among other requirements.

▪ **Flying conditions.** It must also be noted that only those drones weighing up to 2kg might be operated beyond the sight control of the pilot or radio signal, but only up to 400 feet (120 meters) and provided that technical means are adopted to guarantee location at all times. Notice to Airmen (**NOTAM**) needs to be obtained informing other air operators of the area and conditions where the drone is going to fly. Drones over 2kg and up to 25kg must be kept within line of sight at all times by the pilot which is considered to be 500 meters horizontally and 400 feet vertically. While drones over 25kg and not exceeding 150kg shall be operated exclusively in accordance with the conditions and limitations contained in the relevant airworthiness certificate obtained from the **Spanish Security Air Agency (AESA)** (8). Drones may not fly within 8 km from an airport in any circumstance. From a procedural perspective, drones weighing equal or less than 25kg are subject to a mere prior notice to AESA the within 5 days at least in advance to the scheduled flight. Those over 25kg need to obtain a specific authorization by AESA.

▪ **Pilot license.** All pilots of drones must accredit that they hold a pilot license, including an ultralight aircraft license, or give evidence that they have the technical knowledge required for operating drones.

▪ **Liability.** The compliance with the abovementioned requirements does not exempt the operator, who shall in any case held responsible for the aircraft and the operation, of complying with **the rest of the applicable regulations**, particularly those regarding the use of radio spectrum, **data protection** or the capture of aerial images, nor does it exempt the operator from personal liability for damages caused by the operation or the aircraft.

(1) Aeronaves pilotadas por control remoto

(2) Royal Decree 8/2014 of 4-7-2014 ([Real Decreto-ley 8/2014, de 4 de julio](#)) later resulting in Law 18/2014 of 15-10-2014 ([Ley 18/2014, de 15 de octubre, de aprobación de medidas urgentes para el crecimiento, la competitividad y la eficiencia](#)).

(3) http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/cias_empresas/trabajos/marco_drones/default.aspx

(4) Registro de Matrículas de Aeronaves

(5) Dirección General de Aviación Civil

(6) Certificado de aeronavegabilidad

(7) Ley 48/1960, de 21 de julio, sobre Navegación Aérea (<http://www.boe.es/boe/dias/1960/07/23/pdfs/A10291-10299.pdf>)

(8) Agencia Estatal de Seguridad Aérea (http://www.seguridadaerea.gob.es/lang_castellano/home.aspx)

MARC GALLARDO



▪ L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) instaurée par la Convention de Chicago (1) a été la première à s'intéresser à la problématique des drones. La Convention instaure à son article 1er la souveraineté complète et exclusive des États contractants sur l'espace aérien. Aujourd'hui, la France fait office de précurseur pour ce qui concerne le cadre juridique applicable aux drones aériens civils (2).

Notion de drone

▪ Un drone aérien est un aéronef inhabité télépiloté à distance. La réglementation de l'aviation civile n'utilise pas le vocable « drone » mais utilise le terme d'« aéronef » circulant « sans personne à bord » qu'il soit :

- télépiloté, c'est-à-dire piloté à distance ; ou
 - automatique, c'est-à-dire si son évolution en vol a été programmée par quelque moyen que ce soit avant le début du vol ou pendant le vol et que tout ou partie du vol s'effectue sans intervention du télépilote (3).
- Toutefois, la notion de drone elle-même ne se limite pas aux drones aériens mais recouvre tout véhicule piloté à distance sans présence humaine à bord, c'est à dire y compris les véhicules terrestre ou naval, subaquatique.
- Au sens de la réglementation française, il convient de distinguer également, les « aéromodèles » utilisés exclusivement à des fins de loisir et devant obligatoirement voler « en vue », c'est à dire qu'ils sont toujours dans le champ de vision du pilote, sans dispositif de transmission d'image de l'aéronef (4).

Utilisations

- L'utilisation des drones est en plein essor dans les secteurs du divertissement et de l'audiovisuel, de l'immobilier et de la construction, de l'énergie et du transport, de la sécurité et des forces judiciaires, de l'agriculture.
- Les principales applications commerciales, agricoles, industrielles et de loisir sont les suivantes :
 - la photographie et l'audiovisuel, les images dynamiques, les images en 3D ;
 - la topographie, la cartographie de précision, l'aérophotogrammétrie fragmentée, l'analyse spectrale ;
 - l'observation et la surveillance des réseaux de gaz et des infrastructures, l'inspection d'ouvrages d'art ;
 - la thermographie aérienne, la mesure et le calcul de volume en 3D.

Problématiques juridiques

▪ L'utilisation des aéromodèles (grand public) soulève essentiellement des difficultés à propos de l'utilisation d'un dispositif d'enregistrement de photographies/d'images vidéo ou encore le survol de zones réglementées.

Usage des drones et données personnelles

▪ Les drones civils sont susceptibles d'intégrer une gamme de capteurs divers toute nature (notamment des caméras, des microphones, des capteurs thermiques, infrarouges). Ces capteurs offrent un potentiel technologique en termes d'observation, d'acquisition, de transmission de données de toute nature sur des personnes physiques ainsi que de géolocalisation.

(1) Convention relative à l'aviation civile internationale (« [Convention de Chicago](#) ») du 7-12-1944, art 8 : « Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci. 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) Arrêté du 11-4-2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent ([NOR : DEVA1206042A](#)) – Arrêté du 11-4-2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord ([NOR: DEVA1207595A](#)).

(3) Arrêté du 11-4-2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord

(4) Arrêté du 4-4-1996 relatif aux manifestations aériennes, art 2 – Voir également : Arrêté du 11-4-2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent, art 2.

▪ Dès lors qu'un drone est équipé d'un appareil photo, d'une caméra mobile, d'un capteur sonore ou encore d'un dispositif de géolocalisation, il peut potentiellement porter atteinte à la vie privée, capter et diffuser des données personnelles. La Commission nationale de l'informatique et des libertés (Cnil) a ainsi engagé des travaux sur les drones afin de réfléchir à un cadre de régulation adapté (5).

(5) Cnil, 6ème lettre innovation et prospectives n°6 décembre 2013
http://www.cnil.fr/fileadmin/documents/La_CNIL/publications/DEIP/LettreIP6.pdf

▪ La Commission européenne souhaiterait également mettre en place des règles harmonisées au sein de l'Union européenne. L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) travaille également à l'élaboration de normes européennes pour les RPAS (Remotely Piloted Aircraft System) - système d'aéronef piloté à distance.

▪ De même, la réglementation liée à l'aviation civile encadre strictement les prises de vue aériennes par appareil photographique ou cinématographique (6), ainsi que les conditions de développement et d'utilisation des drones civils

(6) Code de l'aviation civile, art D133-10 – Arrêté du 27-7-2005 portant application de l'article D. 133-10 du code de l'aviation civile.

▪ L'existence d'un dispositif d'enregistrement des images ou de photographies à partir des drones ou des aéronefs doit en effet faire l'objet d'une attention particulière tant la réglementation applicable s'avère rigoureuse sur ce point.

▪ L'utilisation de drones civils implique surtout la nécessité d'identifier préalablement le secteur dans lequel cette utilisation s'inscrit et permettre ainsi d'assurer une mise en conformité non seulement au regard du référentiel relatif à l'aviation civile ou aux transports mais également au regard du référentiel sectoriel dont s'agit.

Responsabilité liée à l'utilisation des drones civils

▪ Il y a également lieu d'être particulièrement vigilant à la problématique de la responsabilité liée à l'utilisation des drones civils, tant les différents acteurs sont susceptibles de voir leur responsabilité engagée en cas de dommages causés à des tiers ou à des biens. La réglementation impose l'obligation de souscrire une assurance couvrant la responsabilité civile de l'exploitant et/ou du télépilote mettant en cause un aéronef et les dommages aux tiers.

Évolution de la réglementation

▪ Deux voies d'évolution de la réglementation sont envisageables en France suite à l'actualité récente (survol de Paris, survol de centrale nucléaire ou site sensible, survol de l'Élysée), un durcissement de la réglementation (immatriculation des drones, contrôle de l'utilisation des drones en zone sensible) ou l'introduction du principe de proportionnalité en fonction de la typologie des usages et/ou des périmètres d'utilisation.

Moyens d'interception

▪ Un programme de recherche et développement a été confié pour le compte du Secrétariat Général de la Défense et de la Sécurité Nationale (SGDN) à l'Agence Nationale de Recherche (ANR) qui a lancé un appel à projets pour trouver des solutions innovantes sur la protection de zones sensibles vis à vis des drones aériens. L'ANR a rendu très récemment les résultats de son appel à projet : les deux projets principaux dénommés respectivement « ANGELAS » et « BOREADES » ont été retenus dans l'attente des décisions de financement et donc de validation des budgets de ces projets.

ÉRIC BARBRY
&
DIDIER GAZAGNE



▪ *The International Organization of Civil Aviation (ICAO) established by the Chicago Convention (1) was the first to focus on the issue of drones. Its Article 1 recognizes that every State has a complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory Today, France is considered a pioneer in the regulation of civil aerial drones (2).*

Concept of drones

▪ *An aerial drone is an unmanned remotely piloted aircraft. French civil aviation regulations do not use the word “drone” but rather the expression (“unmanned aircraft (“aircraft circulating without anyone on board”) irrespective of whether it is operated:*

- *remotely; or*
- *automatically, i.e. the course of its flight has been programmed before or during the flight and the flight takes place partially or wholly without the intervention of a remote pilot (3).*
- *But, let’s get this straight: a “drone” refers not only to an aerial vehicle but also to any remotely piloted vehicle without any human presence on board, i.e. it can also include ground and underwater vehicles.*
- *Pursuant to French law, aerial drones must be distinguished from model aircrafts. Models aircrafts are exclusively used for leisure purposes and must be flown “within visual line of sight”, meaning they must always be within the field of view of the pilot, who must be able to see them without the aid of an image transmitting device (4).*

Uses

- *Use of drones is booming in virtually all sectors: entertainment and broadcasting, real estate and construction, energy and transport, security and law enforcement, agriculture...*
- *Their main commercial, agricultural, industrial and entertainment applications include:*
 - *photography and audiovisual, dynamic images, 3D images;*
 - *topography, precision mapping, fragmented aerophotogrammetry, spectral analysis;*
 - *observation and monitoring of gas networks and infrastructure, structural inspections;*
 - *aerial thermography, 3D volume measurement and calculation.*

Legal issues

▪ *Basically, the main difficulties raised by model aircrafts used by the general public are created by the existence of a recording device (photograph/video) or the overflight of restricted areas.*

Drones and personal data

▪ *Drones can be fitted with a wide range of sensors (cameras, microphones, thermal or infrared sensors...) that have a huge technological potential to observe, collect and transmit any kind of personal data and geolocate individuals and property.*

(1) Convention on International Civil Aviation (“[Chicago Convention](#)”) of 7-12-1944, Article 8: “No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.”

(2) Order of 11-4-2012 relating to the design of unmanned civil aircrafts, the conditions for their use and the skills required of those using them ([NOR: DEVA1206042A](#)) - Order of 11-4-2012 relating to the use of French airspace by unmanned aircrafts ([NOR: DEVA1207595A](#)).

(3) Order of 11-4-2012 relating to the use of French airspace by unmanned aircrafts.

(4) Order of 4-4-1996 relating to air shows, art 2 - See also Art.2 of Order of 11-4-2012 relating to the design of unmanned civil aircrafts, the conditions for their use and the skills required of those using them.

▪ *Once a drone is equipped with a camera, a mobile camera, a sound sensor or a geolocation device, it can potentially harm privacy, and capture and disseminate personal data, Concerned by the risks to privacy, the French data protection authority, the CNIL, has weighed in on the debate and launched work on developing a suitable regulatory framework (5).*

(5) CNIL, Newsletter on Innovation and Foresight #6, ([6e lettre innovation et perspectives n°6](#)), December 2013.

▪ *The European Commission also would like to establish harmonized rules within the EU. The European Aviation Safety Agency (EASA) is also working on European standards for safely operating remotely piloted aircraft systems (RPAS).*

(6) Code of Civil Aviation, D133-10 art - Order of 27-7-2005 implementing Article D. 133-10 of the Code of Civil Aviation.

▪ *In France, civil aviation strictly regulates aerial photography and cinematography (10), as well as the conditions to development and operate civil drones (11).*

▪ *Drones and model aircrafts operators should thus be extra careful when installing devices that can record images or take photographs as they need to comply with very stringent rules.*

▪ *The primary difficulty when using drones for civilian purposes is above all to identify the legal category it belongs to and meet a series of requirements comprising not only civil aviation and transport rules but also various sector-specific rules (12).*

Liability for the use of civilian drones

▪ *Special attention should be paid to the issue of liability as any stakeholder can be held liable for damage caused by the drones to third parties or property (13). Remote pilots and/or operators are required by law to take out an insurance policy.*

Future change in law

▪ *In France, drones have become a hot-button issue amid a rash of incidents involving the illegal flying of drones. Unauthorized flights over nuclear power plants, the Élysée Palace and other sensitive sites have recently hit the headlines. Two scenarios are possible for future changes in law: (i) toughening the legislation (drone registration, control for use in sensitive areas) or (ii) the introducing the principle of proportionality depending on the type and/or areas of use.*

Interception capabilities

▪ *The French National Research Agency (ANR) has been mandated by the French General Secretariat for Defence and National Security (SGDN) to launch a call for innovative R&D proposals on the protection of sensitive sites from aerial drones The ARN recently made public the results: two projects called “ANGELAS” and “BOREADES” have been preselected; the next step will be to find funding to go ahead with both projects.*

ÉRIC BARBRY
&
DIDIER GAZAGNE



Législation applicable

▪ Le cadre réglementaire grec sur les drones est essentiellement composé du **règlement relatif au vol des aéromodèles** de 2010 (le « **Règlement** ») (1). Ce texte définit les drones comme des dispositifs volant sans personne à bord. Les drones de masse limitée (de 350 g à 25 kg), équipés ou non d'un système de propulsion et destinés à des fins sportives ou récréatives, sont désignés dans le règlement par l'expression « **aéromodèles** » (AM) (2). Ces derniers sont divisés en deux grandes catégories, en fonction de leur poids (catégorie A pour les drones de 350g à 7kg, et catégorie B pour les drones de 7kg à 25kg). Le Règlement détaille les caractéristiques techniques des AM, établit des règles de responsabilité et pose des restrictions en termes de finalités et de lieux d'utilisation. Le Règlement traite également des drones utilisés à des fins scientifiques, de recherche et militaires, désignés l'expression « **véhicule aérien sans pilote à bord** » (3), sans, toutefois inclure des règles et des dispositions spécifiques sur ce type de drones.

Observations sur le Règlement

▪ Il convient tout d'abord de noter que Règlement ne semble couvrir que les drones de moins de 25kg, les AM. Le statut réglementaire des drones de plus de 25kg est donc actuellement vague, causant une incertitude juridique quant aux obligations s'appliquant à leur utilisation. En outre, et curieusement, l'usage de drones pour des activités particulières à des fins commerciales ou professionnelles (« **travaux aériens** » selon la terminologie du Règlement) (4) n'est pas réglementé en détail, et le Règlement réserve l'usage de drones pour des « travaux aériens » exclusivement aux AM. Il laisse entendre qu'un permis pourrait être nécessaire, sans toutefois en définir ni les modalités et ni les conditions d'octroi.

Initiatives de l'Union Européenne

▪ A l'occasion de la Conférence sur l'avenir des systèmes d'aéronefs télépilotes, qui s'est tenue à **Riga** les 5 et 6 mars 2015, dans le cadre de la Présidence lettone du Conseil de l'Union européenne, la communauté de l'aviation européenne a adopté le document « **Déclaration sur les aéronefs télépilotes (drones) - Définir l'avenir de l'aviation** » (5). Pour le Commissaire Bulc, « les drones doivent voler en toute sécurité, en toutes circonstances, et ne doivent pas nuire aux personnes, dans les airs ou au sol. L'Europe devrait élaborer des règles de sécurité gérant les risques associés à l'exploitation d'un drone. Les règles doivent être proportionnées à ces risques. Et elles devraient être internationales, autant que possible. Ce cadre réglementaire de base devrait être mis en place sans délai, dès cette année, afin d'aider le secteur privé à prendre des décisions éclairées en matière d'investissement ». (6)

Législation à venir

▪ À la lumière du cadre juridique grec présenté ci-dessus et du débat actuel sur l'utilisation de « drones commerciaux », en grande partie alimenté par des sociétés comme Amazon, Google et Facebook, à la recherche de nouveaux business modèles pour cette technologie, force est de constater que le **Règlement grec de 2010 ne permet pas d'encadrer correctement et efficacement l'usage de drones à des fins commerciales** ou d'affaires. Les acteurs économiques inciteront sans doute le législateur à agir. **Un nouveau cadre législatif serait en effet nécessaire afin d'aménager**, entre autres, **les questions touchant à la sécurité, à la responsabilité et à la protection des données personnelles**.

(1) [Decision Δ2/Δ/352/17475](#), of the Commander of the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) ("Model Aircraft Flight Regulation"), published on 31.01.2010.

(2) Αερομοντέλο ή Μοντέλο Αεροσκάφους (Model Aircraft)

(3) Μη επανδρωμένο αεροναυτικό όχημα (UAV – Unmanned Aeronautical Vehicle)

(4) Αεροεφαρμογές (aerial works)

(5) [Riga Declaration](#) on Remotely Piloted Aircraft (Drones). "Framing The Future Of Aviation", 6-3-2015.

(6) [Discours](#) de Violeta Bulc, commissaire européenne chargée des transports, 6-3-2015.

[GEORGE A. BALLAS](#)

&

[THEODORE](#)

[KONSTANTAKOPOULOS](#)



Applicable Legislation

▪ The Greek regulatory framework on drones is basically included in the **Model Aircraft Flight Regulation**, published in 2010 (the “**Regulation**”) (1). According to such legislation, drones are flying devices which do not carry people. Drones of limited size (from 350g up to 25kg), which may (or may not) have a propulsion system and which are to be used for sports and leisure, are named in the Regulation as “**Model Aircrafts**” (MAs) (2); these are further divided into two main categories based on their size (Category A for drones from 350g up to 7kg and Category B for drones from 7kg up to 25kg). The Regulation includes specific provisions, inter alia, on the technical characteristics of MAs, on liability matters and on location/ operation restrictions, depending on the Category, A or B, they belong. The Regulation also refers to drones which are developed to be used for scientific, research and military purposes, named as “**Unmanned Aeronautical Vehicles**” (UAVs) (3), without, however, including further rules and provisions on UAVs.

Comments on the Regulation

▪ Noting that the Regulation seems to cover only MAs, the regulatory status for drones larger than 25kg is currently vague causing legal uncertainty as to their flight requirements. Further and oddly enough, use of drones for commercial or business purposes (“**aerial works**” according to the Regulation’s terminology) (4) is not regulated in detail; according to the Regulation, use of drones for “aerial works” is permitted only for MAs, while a permit could be required, without, however, defining the terms and conditions for the grant of such permit.

EU Initiatives

▪ On 5-6 March 2015, during the Latvian Presidency of the Council of the European Union, the Future of Flying Conference on remotely piloted aircraft systems took place in **Riga**, where the European aviation community adopted the “**Declaration on Remotely Piloted Aircraft (Drones) - Framing the Future of Aviation**” (5). As noted by Commissioner Bulc, “drones must fly safely in all circumstances and must not harm people in the air or on the ground. Europe should develop safety rules focused on addressing the risk associated with operating a drone. Those rules must be proportionate to that risk. And they should be international, as much as possible. This basic regulatory framework should be put in place without delay, as from this year, in order to help the private sector to take well-informed investment decisions”. (6)

Future Legislation

▪ In the light of the above (currently inefficient in practical terms) Greek legal framework and considering the current debate on the use of ‘commercial drones’, which is largely triggered and driven by entities like Amazon, Google and Facebook, while exploring new business models making use of the technologies in question, one can notice that **the 2010 Regulation does not properly and effectively address the use of drones for commercial or business purposes**. Current business needs will influence legal developments; **new legislation will need to consider new business models, obvious aviation safety matters and, most interestingly, liability issues and data privacy aspects**.

(1) Decision Δ2/Δ/352/17475 of the Commander of the Hellenic Civil Aviation Authority (HCAA) (“*Model Aircraft Flight Regulation*”), published on 31.01.2010.

(2) Αερομοντέλο ή Μοντέλο Αεροσκάφους (Model Aircraft)

(3) Μη επανδρωμένο αεροναυτικό όχημα (UAV – Unmanned Aeronautical Vehicle)

(4) Αεροεφαρμογές (aerial works)

(5) [Riga Declaration](#) on Remotely Piloted Aircraft (Drones). “Framing The Future Of Aviation”, 6 March 2015.

(6) [Speech](#) of Violeta Bulc, EU’s Transport Commissioner, 6 March 2015

[GEORGE A. BALLAS](#)
&
[THEODORE](#)
[KONSTANTAKOPOULOS](#)



Le particularisme de la Nouvelle-Calédonie dans le droit aérien français

- La Nouvelle-Calédonie, territoire français depuis 1853, bénéficie d'une véritable autonomie institutionnelle et juridique, renforcée depuis l'adoption de la loi organique modifiée n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie (1). Si les provinces (dénommées Nord, Sud et Iles Loyauté) sont les collectivités de droit commun, les autres collectivités présentes : l'État, la Nouvelle-Calédonie et les communes exercent également de nombreuses compétences.
- Dans le domaine aérien, les compétences de l'État et de la Nouvelle-Calédonie restent liées, du fait d'activités aériennes mixtes, à vocation à la fois intérieure, régionale et internationale et des engagements internationaux de l'État. Schématiquement, la répartition des compétences entre ces deux collectivités peut ainsi être présentée :
 - La sécurité du transport aérien et des aéroports (moyens à mettre en œuvre pour prévenir de tous risques les usagers du transport aérien et les populations survolées) est de la responsabilité de l'État pour le transport aérien international et l'aéroport de Nouméa-La Tontouta, la Nouvelle-Calédonie étant compétente pour les transports domestiques depuis le 1er janvier 2013 (2).
 - L'aviation générale, la navigabilité et l'entretien des aéronefs effectuant du transport aérien intérieur, la qualification des personnels navigants relevant de la circulation aérienne intérieure (hormis les licences) et la navigation aérienne sont des compétences de la Nouvelle-Calédonie.
- La réglementation applicable résulte donc d'une combinaison de sources diverses, mais néanmoins la réglementation est quasi-identique à celle applicable en France Métropolitaine et en particulier celle applicable aux drones.

Le régime juridique applicable aux drones

- Le régime aérien résulte principalement de deux arrêtés du 11 avril 2012 relatifs à l'utilisation de l'espace aérien, d'une part, et à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent, d'autre part. (3)
- Le drone y est défini en tant qu'aéronef télépilote utilisé exclusivement à des fins de loisir ou de compétition par un télépilote et qui circule à vue directe de celui-ci, lequel est à tout instant en mesure de contrôler directement sa trajectoire pour éviter les obstacles et les autres aéronefs.

Différents cas doivent être différenciés.

- Vols hors zones peuplées, les vols sont libres sous réserve d'être effectués de jour, à vue directe, à une hauteur inférieure aux hauteurs minimales de vol définies par les règles de l'air, sous réserve qu'il n'en résulte pas un risque manifeste de dommage à autrui.
- Les vols à proximité d'une infrastructure destinée à l'atterrissage ou au décollage, lorsque l'aéronef évolue dans le voisinage d'une piste ou d'une plate-forme connaissent des sujétions de hauteur (de 100 mètres à 0 mètre) en fonction de la distance à l'infrastructure (10 km à 0) et de la nature du lieu (restrictions accrues à proximité d'une aire d'approche finale ou de décollage).
- En zones peuplées, qui occupent une faible superficie de la Nouvelle-Calédonie (4), principalement le grand Nouméa, le survol est interdit, mais des tolérances sont admises notamment dans l'espace privé du télépilote avec un drone de petite taille et hors présence de public. Il doit bien entendu respecter une vitesse et une hauteur maximale adaptées à l'environnement immédiat (bâtiments, arbres, ...) et permettant de limiter les risques en cas de perte de contrôle.
- Les vols commerciaux ou professionnels sont soumis à autorisation spécifiques et peuvent bénéficier d'un régime aéronautique dérogatoire (vols de nuits, hauteurs accrues etc.).
- Outre les contraintes de droit aérien, dans toutes les hypothèses, le télépilote doit respecter les dispositions inhérentes au droit au respect de la vie privée, au droit à l'image car nombre de drones sont équipés de dispositif de capture d'images, aux réglementations pénales ou de défenses militaires.

(1) Loi organique n° 99-209 du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie
<http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT00000393606>

(2) Loi du pays n°2009-11 du 28 décembre 2009 relative au transfert à la Nouvelle-Calédonie des compétences de l'Etat en matière de police et sécurité de la circulation aérienne intérieure et des exploitants établis en Nouvelle-Calédonie dont l'activité principale n'est pas le transport aérien international
[http://www.juridoc.gouv.nc/JuriDoc/JdTextes.nsf/0/80511FC60BF071EA4B2576CE0028CDC0/\\$File/Loi-du-pays_2009-11_du_28-12-2009_ChG.pdf?OpenElement](http://www.juridoc.gouv.nc/JuriDoc/JdTextes.nsf/0/80511FC60BF071EA4B2576CE0028CDC0/$File/Loi-du-pays_2009-11_du_28-12-2009_ChG.pdf?OpenElement)

(3) Arrêté du 11-4-2012 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans aucune personne à bord, aux conditions de leur emploi et sur les capacités requises des personnes qui les utilisent (NOR : DEVA1206042A) – Arrêté du 11-4-2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord (NOR : DEVA1207595A).

(4) La superficie de l'archipel calédonien est de 18.575 km² pour une densité de 14 hab/km²



Specificities of New Caledonia under French Air Law

- *New Caledonia, a French territory since 1853, enjoys a real institutional and legal autonomy, strengthened since the adoption of Organic Law No. 99-209 related to New Caledonia as amended on 19 March 1999 (1). It is divided into provinces (called North, South and Loyalty Islands) are its common divisions, but other stakeholders also come into play: the French government, New Caledonia and municipalities also have many powers of their own.*
- *In the aviation sector, the powers of the French government and New Caledonia are intertwined, due to mixed air activities having a domestic, regional and international nature and to the international commitments of France. The distribution of powers between the two communities is basically the following:*
 - *The safety of air transport and airports (means to be implemented to prevent any risk for air transport users and overflowed populations) is the responsibility of France regarding international air transport and the Nouméa- La Tontouta airport. Domestic transport has fallen within the competence of New Caledonia since 1 January 2013 (2).*
 - *General aviation, airworthiness and the maintenance of aircrafts used for domestic traffic, the qualifications of cabin crew related to domestic air traffic (licenses excluded) and air traffic are the responsibility of New Caledonia.*
- *Therefore, the regulations applicable in New Caledonia result from a combination of various sources; however, they are essentially almost identical to the regulations applicable in France, particularly as far as drones are concerned.*

Legal regime applicable to drones

- *Air regulations mainly consist of two orders of 11 April 2012 on (i) the use of airspace, and (ii) the design of unmanned civil aircraft, the conditions for their use and the skills required of those using them (3).*
- *A drone is defined as a remotely piloted aircraft used solely for recreation or competition purposes by a remote pilot, within the pilot's direct line of sight, who is at all times able to directly control its course to avoid obstacles and other aircrafts.*

Different scenarios cases are possible:

- *Flights away from populated areas. Flights are free subject that they are undertaken by day within direct view, at a height below the minimum heights prescribed by the rules of the air, provided that it will not create hazards to persons and property.*
- *Flights near a take-off or landing area. When the aircraft is operating in the vicinity of a runway or a platform, it is subject to certain height constraints (from 100 meters to 0 meters) depending on the distance to the infrastructure (10 to 0 km) and the nature of the location (increased restrictions near a final approach or take-off area).*
- *In populated areas, which occupy a small area of New Caledonia (4) (mainly Greater Noumea), overflight is prohibited, but tolerances are permitted particularly if the drone is small, operated within the private area of the remote pilot, and out of public presence. It must of course comply with maximum speed and height requirements adapted to its immediate environment (buildings, trees...) to limit the risks in case of loss of control.*
- *Professional or commercial flights are subject to specific authorizations and may be granted exemptions (night flights, higher heights...).*
- *In all cases, in addition to the constraints imposed by air law, the remote pilot must also comply with the right to respect for privacy and the right to personal portrayal (many drones are equipped with an image capturing device), as well as criminal and military laws.*

(1) Organic Law No. 99-209 related to New Caledonia as amended on 19 March 1999 <http://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000393606>

(2) Country Law No. 2009-11 of 28 December 2009 on the transfer to New Caledonia of state powers regarding police and security for domestic air traffic and operators established in New Caledonia whose main activity is not international air transport [http://www.juridoc.gouv.nc/Juridoc/JdTextes.nsf/0/80511FC60BF071EA4B2576CE0028CDC0/\\$File/Loi-du-pays_2009-11_du_28-12-2009_ChG.pdf?OpenElement](http://www.juridoc.gouv.nc/Juridoc/JdTextes.nsf/0/80511FC60BF071EA4B2576CE0028CDC0/$File/Loi-du-pays_2009-11_du_28-12-2009_ChG.pdf?OpenElement)

(3) Order of 11-4-2012 relating to the design of unmanned civil aircrafts, the conditions for their use and the skills required of those using them (NOR: [DEVA1206042A](#)) - Order of 11-4-2012 relating to the use of French airspace by unmanned aircrafts (NOR: [DEVA1207595A](#)).

(4) The area of the Caledonian archipelago is 18,575 km² with a density of 14 inhabitants/km²

FRANCK ROYANEZ



Les drones létaux autonomes dans le radar du législateur britannique ?

- Si les drones civils n'en sont qu'à leurs balbutiements, l'usage des drones dans le domaine militaire est déjà bien ancré et suscite de nombreuses interrogations et inquiétudes. Les avancées technologiques sont nombreuses, et les **drones n'en sont que les prémises**, la prochaine étape étant le développement de systèmes d'armes totalement autonomes, les **SALA (Systèmes d'Armes Létaux Autonomes)** qui pourront sélectionner et attaquer des cibles sans intervention humaine. Consciente des risques et des enjeux, la communauté internationale travaille depuis de nombreuses années déjà à établir un cadre juridique pour ces « **robots tueurs** ».
- C'est ainsi qu'une réunion informelle d'experts de la Convention sur certaines armes classiques (CCAC) (1) sur les SALA, s'est tenue du 13 au 17 avril 2015, sous l'égide de l'Onu. A cette occasion, les journaux britanniques *The Independent* et *The Guardian* se sont penchés sur la position adoptée par leur pays (2).
- Constat : le Royaume-Uni n'est pas favorable à une interdiction internationale portant sur le développement de ces robots tueurs au motif que le droit international humanitaire fournirait d'ores et déjà un cadre approprié permettant de s'assurer de leur légalité.
- La position adoptée par le Royaume-Uni est critiquée par certaines organisations non gouvernementales (3), qui dénoncent ses **déclarations apparemment contradictoires** exprimées d'une part par le ministère de la Défense britannique (note de doctrine interarmées de 2011) et d'autre part par le gouvernement britannique à destination du Parlement (en 2013 et 2014). (4)
- En effet, même si le gouvernement britannique affirme que le fonctionnement de ces systèmes d'armes restera toujours sous contrôle humain au Royaume-Uni, hormis « pour un petit nombre de systèmes de défense antimatériel, comme par exemple Phalanx, qui nécessite en tout état de cause une intervention humaine pour autoriser le recours aux armes » (5), il se refuse pourtant fermement à soutenir l'adoption d'une nouvelle loi internationale en vue de prévenir le développement de systèmes d'armes totalement autonomes.
- En avril 2013, au cours d'une réunion du Conseil des droits de l'homme de l'Onu, Christof Heyns, Rapporteur spécial, a présenté son rapport sur les exécutions extrajudiciaires, sommaires ou arbitraires, dans lequel il s'interroge notamment sur la mesure dans laquelle les **robots létaux autonomes (RLA)** peuvent être programmés pour que leur utilisation soit conforme aux dispositions du droit international humanitaire et aux normes du droit international des droits de l'homme relatives à la protection de la vie. Le rapport suggère clairement que leur emploi est inacceptable parce qu'aucun système de responsabilité juridique adapté ne peut être conçu, et recommande aux États d'établir un **moratoire national** sur certaines activités liées aux RLA. Il appelle également à la mise en place d'un groupe d'étude de haut niveau sur ces armes, qui serait chargé d'élaborer une politique sur la question à l'intention de la communauté internationale. (6)

(1) « Convention sur l'interdiction ou la limitation de l'emploi de certaines armes classiques qui peuvent être considérées comme produisant des effets traumatiques excessifs ou comme frappant sans discrimination », telle que modifiée le 21 décembre 2001, également connue sous le nom de Convention sur certaines armes classique (CCAC). Elle a pour but d'interdire ou de limiter l'emploi de certains types particuliers d'armes qui sont réputées infliger des souffrances inutiles ou injustifiables aux combattants, ou frapper sans discrimination les civils

(2) "UK government backs international development of 'killer robots' at UN"; ", 14-4-2015; "UK opposes international ban on developing 'killer robots'", 13-4-2015

(3) Par exemple, « Campaign to Stop Killer Robots », une coalition internationale d'organisations non gouvernementales (ONG) créée en octobre 2012 et a active depuis avril 2013, qui appelle à interdire les armes entièrement autonomes (<http://www.stopkillerrobots.org/>)

(4) <http://www.article36.org/wp-content/uploads/2015/04/MP-briefing-LAWS-240315.pdf>

(5) <http://www.article36.org/wp-content/uploads/2015/04/MP-briefing-LAWS-240315.pdf>

(6) http://www.ohchr.org/Documents/HRBodies/HRCouncil/RegularSession/Session23/A-HRC-23-47_fr.pdf

▪ Autre source d'information sur la position du Royaume-Uni à l'égard des SALA : un document en date du 25 mars 2015 et téléchargeable sur le site Web de l'organisation « **Campaign to Stop Killer Robots** ». Ce document reprend les déclarations britanniques exprimées lors du Conseil des droits de l'homme en mai 2013 à l'encontre d'une interdiction internationale des SALA, ainsi que lors de la réunion annuelle de la CCAC de novembre 2014, au cours de laquelle le Royaume-Uni a accueilli favorablement l'ouverture de nouvelles discussions sur les systèmes d'armes autonomes. (7)

▪ Récemment, fin de mars 2015, le **Groupe parlementaire britannique (APPG) sur les armes et la protection des civils (8)** a réuni autour d'une table ronde la délégation britannique à la CCAC, des parlementaires, ainsi que les associations Article 36 et United Nations Association-UK, afin de discuter de la position du gouvernement britannique sur les systèmes d'armes entièrement autonomes. Au cours de cette réunion, les représentants du gouvernement britannique ont souligné le fait que le Royaume-Uni ne possédait actuellement aucun « système d'armes létales autonome » et n'avait pas l'intention d'en développer ou d'en acquérir. Il a par ailleurs été reconnu qu'une nouvelle loi internationale serait nécessaire pour aborder la question. (9)

▪ C'est dans ce contexte que s'inscrit le dernier développement en date relatif aux SALA, à savoir la réunion informelle d'experts de la CCAC d'avril 2015. Lors de cette réunion, le Royaume-Uni a abordé plusieurs thèmes de discussion allant des progrès technologiques à la définition des technologies « émergentes ». Il a évoqué le processus rigoureux d'évaluation des armes entrepris au niveau national, ainsi que le cadre juridique adopté. Il a réaffirmé que le droit international humanitaire devrait constituer le cadre juridique applicable pour une utilisation légale des SALA, ainsi que la nécessité de mieux s'accorder sur la définition d'un « **contrôle humain significatif** ». Enfin, en termes de responsabilité, le Royaume-Uni a déclaré qu'il devait toujours avoir une surveillance humaine dans la décision de déployer des armes, de sorte qu'il soit possible de remonter la chaîne de commandement pour **identifier la responsabilité** des individus et de l'État. (10)

(7)

http://www.stopkillerrobots.org/wpcontent/uploads/2015/03/KRC_CCWexperts_Countries_25Mar2015.pdf

(8) Les APPG sont des groupes informels rassemblant les membres de plusieurs partis politiques. Ils n'ont pas de statut officiel au sein du Parlement. Ils sont animés par les membres de la Chambre des communes et de la Chambre des Lords, même si beaucoup d'entre eux comptent parmi leur rang des particuliers et des membres de la société civile.

(9)

<http://www.wpoc.org.uk/uncategorized/news/roundtable-laws>

(10)

[http://www.unog.ch/80256EDD006B8954/\(httpAssets\)/1CBF996AF7AD10E2C1257E260060318A/\\$file/2015_LAWS_MX_United+Kingdom.pdf](http://www.unog.ch/80256EDD006B8954/(httpAssets)/1CBF996AF7AD10E2C1257E260060318A/$file/2015_LAWS_MX_United+Kingdom.pdf)

[http://www.unog.ch/80256EDD006B8954/\(httpAssets\)/3AA5E280106A73EFC1257E2900472797/\\$file/2015_LAWS_MX_UK_IHL.pdf](http://www.unog.ch/80256EDD006B8954/(httpAssets)/3AA5E280106A73EFC1257E2900472797/$file/2015_LAWS_MX_UK_IHL.pdf)

DANNY PREISKEL

&

LYDA MASTRANTONIO



Automated and Lethal Drones: On the UK Legal Radar?

▪ While civil drones are still in their infancy, military drones have already gained a strong foothold. Military drones raise many questions and concerns. Technology is evolving at a fast pace and **drones are just the beginning**. The next step is the development of fully autonomous weapons systems, also known as **LAWS (Lethal Autonomous Weapons Systems** that may select and engage targets without human intervention). The international community is fully aware of the risks and challenges and has been working for many years to establish a legal framework for these “**killer robots**”.

▪ The UK Independent and Guardian newspapers in mid-April, published news regarding the position of the UK towards LAWS in the light of the then imminent meeting at a United Nations conference. The position depicted has been that UK is not in favour of an international ban on developing such killer robots because international humanitarian law provides already the right framework to assess their legality. (1)

▪ The CCW (2) Meeting of Experts on LAWS at the United Nations in Geneva took place from 13 to 17 April 2015. The position taken by UK has been previously questioned by non-governmental organisations (3) particularly due to **apparently conflicting statements** released by UK MoD (namely 2011 Joint Doctrine Note) and the Government in Parliament (in 2013 and 2014). (4)

▪ The uncertainty was related to the fact that on one side it was affirmed that operation of weapons systems would have always remained under human control but on the other hand it was not felt compelling enough to demand the adoption of a new international law to prevent the development of fully autonomous weapons systems and exception to the human intervention and operation of weapons “is in a small number of defensive anti-material systems e.g. Phalanx. However, in those instances a human is required to authorise weapons release.” (5)

▪ On the 23rd session of the Human Rights Council, Christof Heyns, Special Rapporteur on extrajudicial, summary or arbitrary execution, presented his the Report of the Special Rapporteur on extrajudicial, summary or arbitrary executions, which included concerns on the extent to which they can be programmed to comply with the requirements of international humanitarian law and the standards protecting life under international human rights law. In addition, the report clearly suggest that their deployment may be unacceptable because no adequate system of legal accountability can be devised, and recommends that States establish **national moratoria** on aspects of **Lethal autonomous robotics (“LARs”)** and calls for the establishment of a high level panel on LARs to articulate a policy for the international community on the issue. (6)

(1) “[UK government backs international development of 'killer robots' at UN](#)”; , 14-4-2015; “[UK opposes international ban on developing 'killer robots'](#)”, 13-4-2015.

(2) [Convention on Prohibitions or Restrictions on the Use of Certain Conventional Weapons Which May Be Deemed to Be Excessively Injurious or to Have Indiscriminate Effects](#) as amended on 21 December 2001 (CCW), usually referred to as the Convention on Certain Conventional Weapons. The purpose of the Convention is to ban or restrict the use of specific types of weapons that are considered to cause unnecessary or unjustifiable suffering to combatants or to affect civilians indiscriminately.

(3) See one for all the Campaign to Stop Killer Robots, which is an international coalition of non-governmental organizations (NGOs) formed in October 2012 and launched in April 2013, to push for the banning of fully autonomous weapons (<http://www.stopkillerrobots.org/>) accessed on 22 April 2015.

(4) <http://www.article36.org/wp-content/uploads/2015/04/MP-briefing-LAWS-240315.pdf> accessed on 22 April 2015.

(5) <http://www.article36.org/wp-content/uploads/2015/04/MP-briefing-LAWS-240315.pdf> accessed on 22 April 2015.

(6) http://www.ohchr.org/Documents/HRBodies/HRCouncil/RegularSession/Session23/A-HRC-23-47_en.pdf accessed on 22 April 2015.

▪ The UK position has been also summarised by a document dated 25 March 2015 and downloadable from the **Campaign to Stop Killer Robots** website, which also refers to the UK statements released at Human Rights Council in May 2013 on its policy not to back up an international ban on LAWS and at the CCW's annual meeting in November 2014, in which UK welcomed further discussions on autonomous weapons systems. (7)

▪ In addition, the All Party Parliamentary **Group on Weapons and Protection of Civilians (APPG)** (8) hosted recently (at the end of March 2015) a roundtable meeting with the UK government delegation to the CCW meeting, as well as parliamentarians, Article 36 and the United Nations Association – UK, to discuss the UK government's position on fully autonomous weapons systems. In that meeting the UK government representatives highlighted that the UK does not currently possess 'lethal autonomous weapons systems' and has no plans to develop or acquire them. In addition to that it was acknowledged that new international law would have been necessary to address the issue. (9)

▪ At the Expert Meeting, the UK set out the expectation in terms of discussion, not only on the basis of the technological advancement, the definition of the "emerging" technologies to be assessed and the rigorous process of weapon review undertaken at national level, but has also in terms of legal framework. UK stated that International Humanitarian Law would be the applicable legal framework to which any LAWS would need to comply to be used legally. However such assessment must be carried out by a human, which would lead to best agree what is intended by various states with **meaningful human control**. In terms of accountability, the UK stated that there has to be always human supervision in the decision to deploy weapons and so **accountability** can be traced back to the chain of command both for individual and state level responsibility. (10)

(7)
http://www.stopkillerrobots.org/wpcontent/uploads/2015/03/KRC_CCWexperts_Countries_25Mar2015.pdf accessed on 22 April 2015

(8) APPGs are informal cross-party groups that have no official status within Parliament. They are run by and for Members of the Commons and Lords, though many involve individuals and organisations from outside Parliament in their administration and activities.

(9)
<http://www.wpoc.org.uk/un categorized/news/roundtable-laws> accessed on 22 April 2015.

(10)
[http://www.unog.ch/80256EDD006B8954/\(httpAssets\)/1CBF996AF7AD10E2C1257E260060318A/\\$file/2015_LAWS_MX_United+Kingdom.pdf](http://www.unog.ch/80256EDD006B8954/(httpAssets)/1CBF996AF7AD10E2C1257E260060318A/$file/2015_LAWS_MX_United+Kingdom.pdf) accessed on 22 April 2015.

[http://www.unog.ch/80256EDD006B8954/\(httpAssets\)/3AA5E280106A73EFC1257E2900472797/\\$file/2015_LAWS_MX_UK_IHL.pdf](http://www.unog.ch/80256EDD006B8954/(httpAssets)/3AA5E280106A73EFC1257E2900472797/$file/2015_LAWS_MX_UK_IHL.pdf) accessed on 22 April 2015.

DANNY PREISKEL
&
LYDA MASTRANTONIO

PAYS / COUNTRY	CABINET / FIRM	CONTACT	TELEPHONE	EMAIL
Afrique du Sud <i>South Africa</i>	Michalsons Attorneys	Lance Michalson John Giles	+27 (0) 21 300 1070	lance@michalsons.co.za john@michalsons.co.za
Allemagne <i>Germany</i>	Beiten Burkhardt	Andreas Lober Tim Christopher Caesar	+49 69 756095-0	andreas.lober@bblaw.com Tim.Caesar@bblaw.com
Angleterre <i>UK</i>	Preiskel & Co LLP	Danny Preiskel	+ 44 (0) 20 7332 5640	dpreiskel@preiskel.com
Argentine <i>Argentina</i>	Estudio Millé	Rosario Millé	+ 54 11 5297 7000	rosario@mille.com.ar
Belgique <i>Belgium</i>	Philippe & Partners	Jean-François Henrotte	+ 32 4 229 20 10	jfhenrotte@philippelaw.eu
Brésil <i>Brazil</i>	Melchior, Micheletti e Amendoeira Advogados	Silvia Regina Barbuy Melchior	+ 55 113 8451511	melchior@mmalaw.com.br
Canada <i>Canada</i>	Langlois Kronström Desjardins	Jean-François De Rico	+1 418 650 7923	jean-francois.derico@lkd.ca
Chine <i>China</i>	Jade & Fountain PRC Lawyers	Jun Yang	+86 21 6235 1488	jun.yang@jadefountain.com
Colombie <i>Colombia</i>	Marrugo Rivera & Asociados	Ivan Dario Marrugo Jimenez	+57 1 4760798	imarrugo@marrugorivera.com
Espagne <i>Spain</i>	Lexing Spain	Marc Gallardo	+ 34 93 476 40 48	marc.gallardo@lexing.es
Etats-Unis <i>USA</i>	IT Law Group	Françoise Gilbert	+ 1 (650) 804 1235	fgilbert@itlawgroup.com
France <i>France</i>	Alain Bensoussan-Avocats	Alain Bensoussan	+33 1 82 73 05 05	paris@alain-bensoussan.com
Grèce <i>Greece</i>	Ballas, Pelecanos & Associates L.P.C.	George A. Ballas	+ 30 210 36 25 943	central@balpel.gr
Israël <i>Israel</i>	Livnat, Mayer & Co.	Russell D. Mayer	+972 2 679 9533	mayer@lmf.co.il
Italie <i>Italy</i>	Studio Legale Zallone	Raffaele Zallone	+ 39 (0) 229 01 35 83	r.zallone@studiozallone.it
Japon <i>Japan</i>	Hayabusa Asuka Law Office	Koki Tada	: +81 3 3595 7070	koki.tada@halaw.jp
Liban <i>Lebanon</i>	Kouatly & Associates	Rayan Kouatly	+ 961 175 17 77	info@kouatlylaw.com
Luxembourg <i>Luxembourg</i>	Philippe & Partners	Jean-François Henrotte	+ 32 4 229 20 10	jfhenrotte@philippelaw.eu
Mexique <i>Mexico</i>	Langlet, Carpio y Asociados, S.C.	Enrique Ochoa De González Argüelles	+ 52 55 25 91 1070	eochoa@lclaw.com.mx
Nouvelle-Calédonie <i>New Calédonie</i>	Cabinet Franck Royanez	Franck Royanez	+ 687 24 24 48	fr.avocat@cabinetroyanez.com
Norvège <i>Norway</i>	Føyen Advokatfirma DA	Arve Føyen	+ 47 21 93 10 00	arve.foyen@foyen.no
Portugal <i>Portugal</i>	Alves Pereira & Teixeira de Sousa	João P. Alves Pereira	+ 351 21 370 01 90	jpereira@alvespereira.com
Suisse <i>Switzerland</i>	Sébastien Fanti	Sébastien Fanti	+ 41 (0) 27 322 15 15	sebastien.fanti@sebastienfanti.ch
Tunisie <i>Tunisia</i>	Younsi & Younsi International Law Firm	Yassine Younsi	+216 71 34 65 64	cabinetyounsi_younsi@yahoo.fr

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 1634-0701
Abonnement à partir du site : <http://www.alain-bensoussan.com/outils/abonnement-petit-dejeuner-juristendance/>
©Alain Bensoussan 2015