

Drones

Responsabilité pénale, vie privée et données personnelles

L'usage civil des aéronefs sans pilote se multiplie. Un point sur les enjeux en termes de droits et de libertés des individus

Dans de nombreux domaines, les drones – types d'aéronefs sans pilote, télécommandés ou autonomes – connaissent un essor fulgurant.

Au fil de l'actualité, des utilisations les plus diverses et variées de ces engins fleurissent.

C'est ainsi que, lors de la dernière Fashion Week de Milan, la Maison de couture italienne Fendi a investi dans trois drones, qui ont survolé le défilé automne-hiver 2014-2015 et retransmis, en direct, les images du défilé en streaming sur le site internet de Fendi et sur les réseaux sociaux.

La Sncf a récemment annoncé qu'elle envisageait de remplacer les actuels avions et hélicoptères utilisés pour la surveillance des voies par des drones. Sans oublier, la société Amazon qui envisage de livrer ses colis par drones, ou Dominos Pizza ses pizzas.

Puis, en ce début du mois de mars 2014, c'est à présent au tour du très célèbre réseau social Facebook de s'intéresser aux drones. En effet, la presse a récemment fait échos d'une information selon laquelle Mark Zuckerberg serait en pleine négociation pour racheter un fabricant de

drones Titan Aerospace qui produit des drones alimentés par l'énergie solaire. La presse évoque un montant de 60 millions de dollars. L'idée de Facebook serait de mettre en place un réseau sans fil pour toucher des populations n'ayant, pour le moment, pas accès à internet, notamment en Afrique et en Asie, et ce dans le cadre du projet Internet.org promouvant l'accès à internet à un prix abordable pour toutes les personnes non connectées dans le monde.

Incontestablement, le drone a le vent en poupe. Toutefois, l'utilisation civile de ces appareils par toute personne et leur exploitation de plus en plus courante et variée interpellent. En effet, d'une part, l'utilisation de ces engins est susceptible de présenter des risques pour la sécurité des individus, alors quid de la responsabilité pénale de son utilisateur ? D'autre part, ces aéronefs peuvent être équipés d'un appareil photo, d'une caméra, d'un capteur sonore ou encore d'un dispositif de géolocalisation, alors quid de la protection de la vie privée des individus photographiés, filmés sans leur accord ? Quid du traitement de leurs données à caractère personnel ?

Ainsi, c'est dans ce contexte qu'il apparaît souhaitable de s'intéresser aux drones civils, tant du point de vue de la réglementation actuelle que des enjeux, précisément, en matière des droits et libertés des individus.

DE L'UTILISATION MILITAIRE À L'UTILISATION CIVILE DES DRONES

À l'origine, les drones ont une vocation militaire. Ils permettent aux armées de disposer de capacités d'observation, de reconnaissance et de vérification des dommages causés à l'ennemi, grâce à des caméras et des radars. Les informations ou les images qu'ils recueillent sont transmises à une station au sol, directement ou via un satellite.

Puis, progressivement, on a assisté au développement de leur usage civil dans des contextes très variés. Tout d'abord, cette technologie a rejoint les outils utilisés par les pouvoirs publics pour assurer la sécurité, notamment afin de surveiller des événements majeurs, des manifestations et des rassemblements sur la voie publique, ou dans le cadre de gestion de crises, telles que les incendies de forêts. Puis, certaines entreprises ont envisagé également d'y avoir recours, telles que Amazon, la Sncf ou Domino's Pizza, comme évoqué précédemment. Enfin, en tête des ventes des dernières fêtes, les drones constituent également, à présent, un objet ludique en pleine expansion.

Cette déclinaison de l'utilisation des aéronefs représente un enjeu majeur pour l'économie et l'industrie européenne, en général, et française, en particulier. En effet, selon la Commis-

sion européenne, « non seulement ces systèmes haute technologie réduiront les coûts et permettront d'effectuer des opérations plus efficaces dans différents secteurs, mais ils permettront également aux entreprises européennes de développer les technologies alimentant cette révolution » (1). Environ quatre cents sites de production existent aujourd'hui en Europe, dont vingt-cinq entreprises sur le territoire français, et une dizaine d'écoles spécialisées forment les futurs pilotes.

LA FRANCE, PRÉCURSEUR DANS L'ENCADREMENT LÉGAL DES DRONES

« La France est le premier pays au monde à avoir autorisé les drones civils à évoluer dans son espace aérien » rappelait Frédéric Cuvillier, ministre délégué auprès du ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie, chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, en juin dernier, lors du salon International de l'aéronautique et de l'espace du Bourget (2).

Ainsi, deux arrêtés en date du 11 avril 2012 (3) ont fourni un cadre juridique inédit à l'utilisation civile des drones. Par comparaison, il a fallu attendre le 30 décembre 2013 pour que la Federal Aviation Association (FAA), autorise la réalisation d'essais de drones civils sur six sites aux Etats-Unis. Ces arrêtés ont vocation à réglementer les caractéristiques et conditions de vol des drones. En substance, ils dressent une classification des différents types de drones et déterminent les conditions d'insertion de ces aéronefs dans l'espace aérien et les activités qu'ils peuvent réaliser.

Les deux arrêtés du 11 avril 2012 prévoient que :

- Un document de navigabilité (document administratif délivrant l'autorisation de voler) est requis pour les aéronefs de plus de 25 kg. Pour les autres, une évaluation de certaines fonctionnalités de l'aéronef est effectuée et une autorisation particulière est délivrée dans certains cas.
- Un niveau de compétence minimum est imposé pour chaque télépilote, c'est-à-dire la personne qui a le

contrôle de la trajectoire du drone. Ces exigences s'appuient sur celles applicables aux pilotes des autres aéronefs.

- L'exploitation des activités susceptibles d'être réalisées avec des aéronefs télépilotes requiert une autorisation, laquelle est délivrée par la DGAC (4). Ainsi, les exploitants autorisés sont responsables de la mise en œuvre des dispositions sur la sécurité des vols et du respect des exigences applicables aux drones qu'ils exploitent et aux télépilotes qu'ils emploient. Chaque opérateur dépose auprès de la DGAC un manuel d'activités particulières et une attestation du respect des dispositions réglementaires.

- Un régime de vol spécifique est défini pour les activités particulières (prise de photographie, surveillance...). En fonction des conditions d'exploitation, le vol pourra être entrepris « en vue » ou « hors vue » du télépilote.

- Quatre scénarios opérationnels sont définis en fonction des catégories de drones, chacun impliquant un régime d'obligations et droits distinct.

En France, l'utilisation des drones est donc strictement encadrée.

LES DRONES, UNE PRÉOCCUPATION ÉGALEMENT EUROPÉENNE

La France n'est naturellement pas la seule à s'intéresser aux drones civils. Depuis 2009, la Commission européenne a lancé une réflexion sur l'impact économique du développement des drones civils. Une audition publique (5) et une conférence (6) sur ce thème ont été organisées, respectivement, en 2009 et 2010, lesquelles ont confirmé le potentiel très important que revêtent les drones et la nécessité d'une action à l'échelle européenne sur ce thème.

En septembre 2012, la Commission européenne a publié un document de travail intitulé « *Towards a European strategy for the development of civil applications of Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)* » (7), qui constitue une synthèse de la consultation publique qu'elle a organisé de juin 2011 à février 2012. Agissant sur mandat de la Commission européenne, un groupe d'experts a présenté, le 20 juin 2013, une

feuille de route sur l'intégration sécurisée dès 2016 des drones civils dans le système d'aviation européen (8).

Il en ressort que plusieurs problèmes doivent être résolus avant de pouvoir utiliser complètement cette nouvelle technologie, à savoir notamment :

- l'obtention d'un accès systématique à l'espace aérien dans le respect absolu des règles générales de sécurité de l'aviation ;
- l'assurance de la mise en place de règles concernant la navigabilité, le personnel formé et les opérations appropriées ;
- le respect des règles de confidentialité et de protection des données.

Prenant acte des conclusions de la feuille de route, la Commission a décidé, le 10 juillet dernier, d'investir 600 millions d'euros dans un nouveau programme de recherche destiné à désencombrer l'espace aérien européen, afin notamment d'inclure les drones dans le système d'aviation européen (9).

Cependant, l'intégration des drones civils dans l'espace aérien est loin de constituer le seul défi à remplir en la matière.

UTILISATION DES DRONES ET RISQUE DE CONDAMNATION PÉNALE POUR MISE EN DANGER DE LA VIE D'AUTRUI

Utiliser un drone peut, effectivement, être risqué sur le plan pénal. En témoigne les deux affaires suivantes tirées de l'actualité. A deux reprises, ces derniers mois, la justice a eu à connaître d'affaires mettant en cause l'utilisation de drones par des particuliers.

Ainsi, en ce début d'année 2014, les juridictions françaises ont été, pour la première fois, saisies d'une affaire relative au survol d'un drone effectué sans que les autorisations administratives n'aient été requises. Un jeune Nancéien avait réalisé un clip vidéo filmant sous tous les angles la ville grâce à un drone équipé d'une caméra. Il a, ensuite, mis en ligne la vidéo sur un réseau social, où celle-ci a connu un véritable

succès avec plusieurs centaines de milliers de visionnages. Après avoir reçu un rappel à l'ordre par la Direction générale de l'aviation civile (la « DGAC »), le jeune homme a été convoqué par les gendarmes et comparaitra, dans les prochains mois, devant le tribunal correctionnel pour mise en danger de la vie d'autrui. En effet, afin d'assurer la sécurité des personnes et des biens, la navigabilité dans l'espace aérien par les drones est strictement encadrée et le survol d'une ville requiert une autorisation préfectorale.

De même, en février dernier, un légionnaire de 22 ans d'origine équatorienne a également été interpellé alors qu'il faisait voler un aéronef miniature de 50 centimètres au niveau du premier étage de la Tour Eiffel. Il a également été déféré au parquet pour le délit de mise en danger de la vie d'autrui.

Le délit de la mise en danger d'autrui est prévu par le code pénal, par l'article 121-3 qui dispose : *« Il n'y a point de crime ou de délit sans intention de le commettre. Toutefois, lorsque la loi le prévoit, il y a délit en cas de mise en danger de la vie d'autrui »*. Puis l'article ajoute qu'*« il y a également délit, lorsque la loi le prévoit, en cas de faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité prévue par la loi ou le règlement, s'il est établi que l'auteur des faits n'a pas accompli les diligences normales compte tenu, le cas échéant, de la nature de ses missions ou de ses fonctions, de ses compétences ainsi que des pouvoirs et des moyens dont il disposait »*.

En effet, utiliser un drone (même de 900 grammes) met, potentiellement, la vie en danger d'autrui, dans la mesure où si ces engins venaient à tomber du ciel sur une personne, ils pourraient tuer. Toutefois, utiliser un drone ne présente pas seulement des risques inhérents à son maniement-même, l'exploitation des images ou des films réalisés via ces appareils peut également porter atteinte aux droits de tiers et engager la responsabilité de son auteur.

DRONES, VIE PRIVÉE ET PROTECTION DES DONNÉES PERSONNELLES NE FONT, POUR LE MOMENT, PAS BON MÉNAGE

Rappelons qu'un drone peut prendre une photographie, filmer, capter des sons ou géolocaliser une personne et ce, sans que cette dernière n'ait donné une quelconque autorisation. Le caractère éminemment intrusif du drone, captant des attributs de la vie privée – tels que l'image ou la voix, par exemple – est particulièrement dangereux en termes de protection de la vie privée, ou de données personnelles d'un individu, dans la mesure où les risques d'atteintes sont potentiellement importants. Ces risques sont renforcés par les nombreuses possibilités qu'offrent les drones. Ces derniers peuvent être particulièrement discrets et ne pas attirer l'attention de l'individu. Ils peuvent également atteindre certains espaces normalement inaccessibles, telle qu'une fenêtre élevée et ouverte.

Cette problématique revêt une acuité particulière avec le développement fulgurant des drones récréatifs, vendus dans le commerce général, et des drones « faits maison », qui permettent ainsi à tout un chacun d'espionner sans difficulté ses voisins. C'est ainsi que, « lors des « DroneGames » organisés à San Francisco en décembre 2012, une équipe de développeurs de l'entreprise Groupon a « hacké » un « AR drone » (10) afin qu'il prenne en photo le public, utilise un outil de reconnaissance faciale puis tweete la photo avec le nom de la personne lorsque celle-ci était identifiée ».

Ce type de pratique pose donc de très nombreuses questions au regard du droit au respect de la vie privée des personnes. Dans une telle situation, l'image de la personne est donc exploitée, sans son autorisation. A aucun moment, elle n'a même été informée qu'elle pouvait être potentiellement photographiée, et ses données personnelles sont également traitées – son nom patronymique en l'espèce – sans qu'elle n'en soit informée, ni qu'elle ne dispose de la possibilité de s'y opposer.

On peut également imaginer que, par de tels procédés, les photographies ou films réalisés grâce à des drones permettent de distinguer les traits du visage d'une personne, la morphologie de sa silhouette, mais aussi de lire des plaques d'immatriculation de véhicules. En outre, il est également possible d'envisager qu'un drone photographie ou filme une œuvre qui soit protégée par le droit d'auteur, et donc pour laquelle l'autorisation de l'artiste serait indispensable si le film ou la photographie est ensuite diffusée, publiée ou reproduite, au risque de commettre un acte de contrefaçon de droit d'auteur.

Par de tels agissements, les responsables violent les dispositions de l'article 9 du code civil, protégeant le droit au respect de la vie privée, ainsi que les dispositions de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'Informatique, aux fichiers et aux libertés (dite loi Informatique et liberté), encadrant la protection des données personnelles, ou encore les dispositions du code de la propriété intellectuelle.

Il s'agit là d'une réelle problématique que l'on rencontre face à ce développement fulgurant des drones civils. Si les deux arrêtés du 11 avril 2012 précités ne traitent pas directement de la question de la protection de la vie privée et de la captation des données personnelles, le droit français n'ignore pas complètement ces difficultés posées par les drones.

En effet, la collecte de données par voie aérienne est régie par l'article D 133-10 du code de l'aviation civile et un arrêté du 27 juillet 2005 (11). En vertu de cet article, *« est interdite la prise de vue aérienne par appareil photographique, cinématographique ou par tout autre capteur des zones dont la liste est fixée par arrêté interministériel. Des dérogations à ce principe peuvent être accordées pour une zone figurant sur ladite liste par le ou les ministres de tutelle de cette zone. [...] Sont assujetties à la possession d'une autorisation les personnes utilisant tout appareil d'enregistrement d'images ou de données en dehors du spectre visible tel que thermographe, radar, etc. Les autorisations prévues au présent article sont délivrées par le représen-*

tant de l'Etat dans le département ou le délégué du Gouvernement dans le territoire où l'utilisateur est domicilié et par le préfet de police pour les personnes résidant à Paris après avis conforme du commandant de groupement de gendarmerie du département, du territoire ou de Paris et du directeur régional chef de secteur de la police de l'air et des frontières. [...] ».

En outre, la loi Informatiques et libertés sera également, et naturellement, applicable quant aux dispositions propres aux données personnelles des individus ; de même que les dispositions du code civil protégeant les atteintes à la vie privée. Toutefois, si l'on peut considérer que, par la combinaison de ces dispositions, des garde-fous existent quant aux potentielles atteintes au droit au respect de la vie privée et aux difficultés de collecte de données personnelles que peuvent engendrer l'utilisation des drones civils, se pose la question de leur caractère approprié.

En effet, ainsi que le suggère la Cnil, il semblerait préférable que des textes spécifiques soient adoptés, à l'instar de ce qui a été fait en matière de vidéosurveillance, afin de répondre efficacement aux enjeux inédits que cette technologie pose (12). Effectivement, en matière de vidéosurveillance, certaines garanties sont prévues pour encadrer les technologies de surveillance, telles que le « floutage » des images, à certains endroits prédéterminés du périmètre de la caméra, l'interdiction de pointer la caméra vers une habitation ou son entrée, etc.

En outre, installer un dispositif de vidéosurveillance implique le respect de certaines obligations, au titre desquelles se trouvent l'obligation d'informer les personnes (13), l'obligation de permettre un droit d'accès, l'obligation de ne conserver les données pendant une durée supérieure à un mois, par exemple. Sans oublier que le fait d'installer un dispositif de vidéosurveillance dans un lieu public ou dans un lieu privé ouvert au public nécessite d'obtenir une autorisation préfectorale, ainsi que d'effectuer une déclaration à la Cnil si le système de vidéosurveillance enregistre les images dans un fichier ou

les traite informatiquement et permet d'identifier les personnes.

Cependant, ces obligations paraissent difficilement applicables aux drones. En effet, il paraît difficile, par exemple, de pouvoir avertir une personne du survol d'un drone.

LES PISTES À SUIVRE...

La Cnil travaille activement à la définition d'un encadrement juridique adéquat que ce soit au niveau national ou avec ses partenaires européens dans le cadre du « G29 » (14). On notera qu'une réflexion sur ce point est également engagée outre-Atlantique, poussée par des organisations de protection de la vie privée (15). En effet, si le quatrième amendement de la Constitution américaine (16) s'érige tel un rempart face aux atteintes à la protection de la vie privée, certains États ont souhaité offrir à leurs concitoyens une protection plus étendue en adoptant des réglementations spécifiques à l'utilisation civile des drones (17).

La Supreme Court des Etats-Unis ne s'est pas encore explicitement exprimée sur ce sujet. Cependant, il ressort de sa jurisprudence relative à la protection de la vie privée des éléments qui pourraient être transposés aux aéronefs télé-pilotés. A ce titre, on notera, notamment, l'arrêt *Jones and Kyllo v. United States* du 23 janvier 2012 (18), dans lequel cette juridiction a jugé que la surveillance d'une personne par les autorités par le biais d'un système de géolocalisation, sans qu'un mandat n'ait été délivré à cette fin, constitue une violation du quatrième amendement (19).

Si, dès 1949, George Orwell avait prédit l'apparition de tels robots volants capables de scruter les faits et gestes des individus, c'est avec la plus grande vigilance qu'il convient de suivre l'évolution de cette technologie et surtout de son utilisation.

Blandine POIDEVIN
Clémence VANCOSTENOBLE
Avocats

(1) « Les drones stimulent l'innovation et créent des emplois », in *Magazine Entreprises & Industrie*, Commission européenne, 19 juin 2013.

(2) Communiqué de presse du Cabinet du Ministre délégué chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche, 18 juin 2013.

(3) Arrêté du 11 avril 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, JORF n°0109 du 10 mai 2012 ; Arrêté du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord, JORF n°0109 du 10 mai 2012.

(4) La liste des exploitants autorisés, mise à jour au 30 janvier 2014, est disponible à l'adresse suivante : http://www.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/EXPLOITANTS_DRONES_AU_30012014_V1.pdf

(5) Le rapport de l'audition publique est disponible à cette adresse : http://ec.europa.eu/transport/modes/air/doc/2009_10_08_hearing_uas.pdf

(6) Les conclusions de la conférence sont disponibles à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/transport/modes/air/doc/2010_07_01_conclusions_uas_conference_v_finale.pdf

(7) SWD (2012)259 final.

(8) La feuille de route et les annexes sont disponibles à l'adresse suivante : http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/aerospace/uas/index_en.htm

(9) IP13/664.

(10) L'AR Drone est un drone conçu par la société française Parrot SA.

(11) Arrêté du 27 juillet 2005 portant application de l'article D. 133-10 du code de l'aviation civile, JORF n°175 du 29 juillet 2005, p. 12367.

(12) « Quand la surveillance se donne des ailes », in *Innovation et Prospective*, CNIL, n°6, décembre 2013.

(13) Article 39 de la loi n°78-17 du 6 janvier 1978 relative à l'Informatique, aux Fichiers et aux Libertés

(14) Groupe des CNIL européennes

(15) Une pétition a été envoyée à la FAA en février 2012. Celle-ci est disponible à l'adresse suivante : <http://epic.org/privacy/drones/FAA-553e-Petition-v-1.1.pdf>

(16) "The right of the people to be secure in their persons, houses, papers, and effects, against unreasonable searches and seizures, shall not be violated, and no Warrants shall issue, but upon probable cause, supported by Oath or affirmation, and particularly describing the place to be searched, and the persons or things to be seized. Applying to arrests and to searches of persons, homes, and other private places, this amendment requires a warrant, thereby placing a neutral magistrate between the police and the citizen."

(17) "Status of Domestic Drone Legislation in the States", A. Bohm, ACLU, 15 février 2013.

(18) Supreme Court, *United States v. Jones*, 132 S. Ct. 945, 963 (2012)

(19) Pour plus de détails, voir "Observations from Above: Unmanned Aircraft Systems and Privacy", J. Villasenor, in the *Harvard Journal of Law and Public Policy*, 2013, Vol. 6, p.458.