

« L'arsenal législatif relatif à la responsabilité civile en Belgique, est-il
suffisant pour pallier aux risques liés à l'utilisation des drones ? »

Mémoire réalisé par

Louise Poncelet

Promoteur

Alexandre Cruquenaire

Année académique 2015-2016

Master en droit

Plagiat et erreur méthodologique grave

Le plagiat entraîne l'application des articles 87 à 90 du règlement général des études et des examens de l'UCL.

Il y a lieu d'entendre par « plagiat », l'utilisation des idées et énonciations d'un tiers, fussent-elles paraphrasées et quelle qu'en soit l'ampleur, sans que leur source ne soit mentionnée explicitement et distinctement à l'endroit exact de l'utilisation.

La reproduction littérale du passage d'une œuvre, même non soumise à droit d'auteur, requiert que l'extrait soit placé entre guillemets et que la citation soit immédiatement suivie de la référence exacte à la source consultée.*.

En outre, la reproduction littérale de passages d'une œuvre sans les placer entre guillemets, quand bien même l'auteur et la source de cette œuvre seraient mentionnés, constitue une erreur méthodologique grave pouvant entraîner l'échec.

Place Montesquieu, 2 bte L2.07.01, 1348 Louvain-la-Neuve, Belgique www.uclouvain.be/drt



Remerciements

Pour la réalisation de ce travail, je tiens à remercier ;

Maître Alexandre Cruquenaire, mon promoteur,

Monsieur Boris Goffaux,

Maître Alexandre Cassart,

Et mon entourage pour leur soutien et leurs encouragements.

Introduction

Dans notre monde ultra-connecté, une dernière nouveauté a fait son apparition dans notre ciel, le drone (ou UAV pour *Uninhabited Aerial Vehicle*). Ces aéronefs, depuis de longues années utilisés par les services militaires¹, se sont aujourd'hui popularisés et sont, désormais, à la portée du grand public, ce qui augmente l'enjeu législatif, notamment en termes de responsabilité civile.

Les drones sont des aéronefs, sans pilote à bord, guidés depuis le sol par une station de commande. Ces structures volantes autonomes offrent un nombre impressionnant de services. Grâce à leur facile manipulation, leur légèreté, ils sont capables de réaliser des opérations diverses (filmer, photographier, effectuer des livraisons, récolter des données, etc.²) à un coût très inférieur à celui des moyens utilisés traditionnellement et avec moins d'impact négatif sur l'environnement³. Le drone est devenu un outil indispensable dans certains domaines économiques, mais également chez les particuliers. Cet engouement a débouché, en mars 2015, sur le « *Drone Days* »⁴, premier salon belge consacré aux drones en tous genres et qui a déjà connu une seconde édition en 2016.

L'intérêt croissant pour les drones a rendu inévitable l'encadrement de sa vente et son utilisation. Et, c'est au droit que revient ce rôle de circonscrire l'usage de ces engins. Outre ses nombreuses qualités pratiques, le drone pose certaines questions concernant tant son intégration dans l'espace aérien, le respect du droit à la vie privée et la responsabilité civile liée aux dommages que l'utilisation d'un tel engin pourrait engendrer. C'est cette dernière problématique qui nous intéresse : **De quelle manière le droit belge encadre-t-il la responsabilité civile qui s'attache aux dommages causés par les drones ?** A côté de cet aspect légal sécurisant, un cadre réglementaire sur l'exploitation des drones offre un autre avantage : la mise en place d'une législation quant à l'utilisation de ces engins encouragerait le développement de nouvelles applications pratiques et stimulerait ce marché⁵.

¹ ONERA (centre français de recherche aérospatiale), *Mieux connaître les drones* (conférence collective), conférence disponible sur <http://www.onera.fr/fr/cours-exposes-conferences-avion-drone-transport-aerien-systemes>, pp. 3-4 et 17-20, consulté le 23/04/2015 ; A. CASSART, *Le droit des drones*, 30 avril 2013, article disponible sur <http://www.alexandrecassart.be/le-droit-des-drones/>, consulté le 23/04/2015.

² ONERA, *op. cit.*, pp. 16 et 21-23 ; G. VISELÉ, *Drone days*, Bruxelles, 10 mars 2015, article disponible sur <http://www.hangarflying.eu/nl/node/3374>, consulté le 28/04/2015.

³ *Idem.*

⁴ *Ibidem.*

⁵ G. VISELÉ, *op. cit.*

Jusqu'au printemps 2016, il existait un vide juridique quant à l'utilisation des drones⁶. Aucune disposition spécifique n'existait en Belgique. La Direction Générale du Transport Aérien (la DGTA) et la Ministre de la Mobilité d'alors⁷, Madame Jacqueline Galant, avait promis un arrêté royal relatif aux drones pour la fin de l'année 2014. La publication de cet arrêté royal n'eut lieu que le 15 avril 2016⁸ précipitée, sans doute, par la démission de Madame la Ministre.

Notre travail a pour objectif d'analyser dans quelle mesure l'arsenal législatif belge relatif à la responsabilité civile répond aux éventuels accidents impliquant des drones ou s'il semble nécessaire qu'un régime de responsabilité spécifique aux drones soit créé.

Dans cette perspective, nous débuterons par une mise en contexte technique du drone. Ensuite, nous nous pencherons sur le cadre légal actuel qui régleme ces engins. Enfin, nous entrerons dans la problématique centrale de notre travail, à savoir l'analyse des différents régimes de responsabilité que connaît notre Droit civil, afin de vérifier si ceux-ci sont complets et suffisants pour répondre à l'utilisation croissante des drones.

⁶ G. VISELÉ, *op. cit.*.

⁷ La ministre de la Mobilité, Madame Jacqueline Galant a démissionné de ses fonctions le 15 avril 2016, jour-même de la publication de l'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge, *M. B.*, 15 avril 2016.

⁸ Arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge, *M. B.*, 15 avril 2016.

Partie 1 : Mise en contexte technique

Titre I. Notions et aspects techniques de la structure

Chapitre 1. Qu'est-ce qu'un drone ?

Les drones (ou « faux bourdon » pour la traduction littérale de l'anglais⁹) sont « *des aéronefs (c'est-à-dire des machines volantes plus lourdes que l'air¹⁰), capables de voler et d'effectuer une mission sans présence humaine à bord¹¹* ». On distingue deux catégories de drones : les drones pilotés depuis une télécommande au sol (ou RPAS pour « *Remotely piloted Aircraft Systems* »¹²) et d'autres, entièrement autonomes.

Le terme « drone » ne désigne en fait qu'un des éléments de la machine, conçu pour assurer une certaine mission. Lorsque l'on parle de l'ensemble de la structure volante, les spécialistes préfèrent parler de « systèmes de drones »¹³. Par souci de compréhension, toutefois, nous utiliserons, dans ce travail, le terme « drone », pour désigner l'appareil dans sa globalité.

On peut retenir plusieurs caractéristiques pour distinguer un drone des autres appareils volants : le drone n'a pas de pilote à bord, il est autonome, il doit être considéré dans le cadre d'une mission (ce qui le différencie, par exemple, d'un hélicoptère téléguidé depuis le sol) et dans l'ensemble d'un système¹⁴. On peut également ajouter le fait, qu'en général, le drone est équipé d'un capteur ou d'une caméra¹⁵.

Chapitre 2. Aspects techniques¹⁶

Il existe des formes diverses et originales de drones. Même si la forme et la configuration du drone seront déterminées par sa mission¹⁷, certaines composantes sont identiques à tous les drones : une cellule qui porte et abrite la charge utile (celle-ci comprend l'appareillage qui

⁹ A. CASSART, *Le droit des drones*, op. cit. ; ONERA, op. cit., p. 5.

¹⁰ Article 1^{er} de la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, *M. B.*, 26 juillet 1937.

¹¹ ONERA, op. cit., p. 5.

¹² Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, *Une nouvelle ère de l'aviation – Ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation civile de systèmes d'aéronefs télépilotés, d'une manière sûre et durable*, COM(2014)207, Bruxelles, 8 avril 2014.

¹³ ONERA, op. cit., p.5.

¹⁴ *Ib. Id.*, pp. 5-7.

¹⁵ A. DE SAINT MARTIN, *Les drones, la nouvelle révolution technologique*, Les études de Centre Jean Gol, p. 6, ouvrage disponible sur <http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEWjgwaSojebKAhWCgRoKHV8dD64QFggeMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cjg.be%2Fwp-content%2Fuploads%2F2015%2F07%2Fétude-CJG-Drones-web.pdf&usq=AfQjCNEszR8pbXhTLaM8MuIU0qWw8VtTHw&bvm=bv.113370389,d.ds>, consulté le 17/02/2016.

¹⁶ ONERA, op. cit., pp. 7-10.

¹⁷ A. DE SAINT MARTIN, op. cit., p. 6.

permettra au drone d'assurer sa mission : caméras, capteurs, ordinateurs, etc.), les systèmes de bord qui assurent le pilotage, soit de manière autonome, soit via des directives ordonnées depuis le sol, le réservoir de carburant, une voilure fixe qui assure la sustentation du drone dans l'air, et enfin, un moteur (qui peut être à pistons, à turbines à hélices ou encore électrique).

La forme et l'envergure du drone peuvent varier, allant de quelques centimètres à plusieurs dizaines de mètres. Son poids dépendra alors de sa taille. Sa capacité de vol s'étend, elle, de 0 à 20.000 mètres d'altitude avec une vitesse qui peut atteindre 150km/h. Un élément, encore, varie selon la mission de la machine, il s'agit de son coût : la charge utile d'un drone est évaluée à 8.000 dollars par kilo et la plate-forme à environ 1.500 dollars du kilo.

Titre II. Les différentes catégories de drones

Même si les drones ont été initialement développés pour des besoins militaires, ils ont, aujourd'hui, pris place dans notre ciel et plaisent désormais tant aux entreprises qu'aux particuliers. En effet, à côté du potentiel militaire qu'ils offrent, les drones répondent à de nombreuses missions civiles¹⁸ : la collecte de données grâce à des capteurs, caméras ou appareils photos pour vérifier l'état de canalisations, le contrôle de la déperdition de chaleur de bâtiments, la photographie de vues aériennes panoramiques, le sauvetage lors de catastrophes naturelles ou encore, la surveillance des manifestations ou événements publics, etc..

L'avantage des drones est qu'ils offrent de meilleures performances à des coûts inférieurs en comparaison aux moyens utilisés actuellement. Revenons ensemble sur certaines des nombreuses fonctions qu'ils offrent.

Chapitre 1. Le drone militaire

Dès la première guerre mondiale, sont apparus des prototypes d'avions sans pilote. Toutefois, cette innovation est restée au stade de projet¹⁹. Suite à la perte économique et humaine importante subie par l'aviation lors de la seconde guerre mondiale, le projet fut relancé. La naissance des drones est donc, avant tout, la conséquence d'un besoin militaire.

¹⁸ ONERA, *op. cit.*, pp. 21-22 ; G. VISELÉ, *op. cit.*.

¹⁹ A. DE SAINT MARTIN, *op. cit.*, p. 7.

Le drone a donc initialement été développé pour assurer principalement trois missions : la surveillance et le renseignement au profit des instances gouvernementales²⁰, le support au combat (désignation des cibles, brouillage d'émissions de radars ou de localisation de GPS, largage en vol) et enfin, le combat, à proprement parler²¹.

Bien que rarement utilisés, c'est dans le ciel français qu'apparaissent les premiers drones dans les années 1960²². Ensuite, c'est lors de la guerre du Vietnam que les Américains se servent véritablement des drones, afin de localiser les rampes de lancement des missiles russes²³. Ils s'en servent, à nouveau, pendant la guerre du Golfe et le conflit Israélo-Palestinien. C'est à ces deux occasions que les drones ont vraiment démontré leurs capacités opérationnelles d'observation aérienne²⁴. Ainsi, depuis 2008, on parle d'une nouvelle forme de guerre : la guerre invisible²⁵ ou guerre des drones.

Poursuivant l'idée de son prédécesseur, Barack Obama utilise davantage de frappes de drones pour lutter contre les terroristes au Pakistan, en Afghanistan et au Yémen. L'avantage des attaques réalisées par des drones est qu'elles ne nécessitent pas la présence de soldats sur le front, ces nouvelles armes étant contrôlées à distance. Cette guerre invisible n'en est pas moins meurtrière : n'ayant pas de militaires sur place pour effectuer un contrôle des attaques, les frappes visent des lieux susceptibles d'abriter des ennemis, sans être certain qu'ils n'accueillent pas également des civils. On déplore d'ailleurs de nombreux incidents dans lesquels plusieurs civils et otages ont été tués aux cours de frappes (476 civils tués sur 522 frappes)²⁶.

Chapitre 2. Le drone civil professionnel

Plus récemment, les drones civils et professionnels ont été développés. Les drones professionnels sont, aujourd'hui, capables d'assurer une diversité de missions techniques : analyser les cultures agricoles, assurer des secours aux personnes en détresse, effectuer le

²⁰ A. BOSQUET, *La régulation de l'utilisation des drones : quand la vie privée rime avec robotique et aviation civile*, Droitdu.net, 1 novembre 2013, article disponible sur <http://droitdu.net/2013/11/regulation-drones-vie-privee-robotique-aviation-civile/>, consulté le 7/02/2016.

²¹ A. DE SAINT MARTIN, *op. cit.*, p. 7.

²² ONERA, *op. cit.*, pp. 3-4.

²³ A. DE SAINT MARTIN, *op. cit.*, p. 7.

²⁴ ONERA, *op. cit.*, pp. 3-4; A. CASSART, *Le droit des drones*, *op. cit.*.

²⁵ D. MCMANU, *Des machines à se faire des ennemis*, Los Angeles, Los Angeles Times, article repris dans l'article *Drones, la guerre secrète d'Obama*, Bruxelles, Courrier international n° 1279 du 7 au 12 mai 2015, p. 27.

²⁶ S. SHANE, *Un secret bien gardé*, New York, The New York Times, article repris dans l'article *Drones, la guerre secrète d'Obama*, Bruxelles, Courrier international n° 1279 du 7 au 12 mai 2015, pp. 27-28.

transport et la livraison de biens, observer des zones difficiles d'accès. Cette liste n'est pas limitative²⁷.

Cet essor civil des aéronefs téléopérés soutient le secteur économique et l'emploi dans certains domaines²⁸. En effet, grâce à la récente réglementation sur l'exploitation des drones, bon nombre de sociétés pourront recourir à des drones pour leurs activités commerciales, augmentant la demande pour les industries du secteur aéronautique. On remarque déjà une activité effervescente autant chez les opérateurs que chez les constructeurs.

Arrêtons-nous un instant sur quelques-uns de ces drones professionnels afin de se familiariser avec leurs diverses applications, ce qui nous permettra de mieux comprendre les points cruciaux auxquels doit répondre le Droit.

Section 1. Le drone-camera professionnel et le drone-capteur²⁹

La mission civile la plus importante des drones est la surveillance, l'observation, et la récolte de données. Equipés de caméras, d'appareils-photo ou de capteurs, les drones sont capables de relever une multitude de données ou d'images de lieux particulièrement difficiles d'accès et ce, à très faibles coûts³⁰.

Les drones-caméras sont capables de filmer la Terre avec une importante précision depuis les airs. Ils sont fréquemment utilisés pour la surveillance de centrales nucléaires, éoliennes, ou lignes à haute-tension³¹. Ces drones sont également utilisés dans l'industrie de la cinématographie et par les médias. Leur image, très précise et d'une grande stabilité, permet aux journalistes de présenter l'information, « au cœur » des événements.

Les forces de police utilisent les drones-caméras pour contrôler les frontières, le déroulement d'une manifestation, vérifier la présence de suspects dans un lieu avant d'y intervenir. Les équipes de sauvetage analysent et supervisent également leurs interventions dans les avalanches, les incendies de forêt ou les inondations à l'aide de ces appareils³².

²⁷ A. DE SAINT MARTIN, *op. cit.*, p. 9.

²⁸ G. VISELÉ, *op. cit.* ; F. MOTTIAT (RTBF), *La guerre des drones*, 9 mars 2015, article disponible sur https://www.rtbf.be/info/opinions/detail_la-guerre-des-drones?id=8926596, consulté le 23/4/2016.

²⁹ ONERA, *op. cit.*, pp. 21-22 ; G. VISELÉ, *op. cit.*.

³⁰ G. VISELÉ, *op. cit.*.

³¹ *Ib. Id.*.

³² A. BOSQUET, *op. cit.*.

Les drones peuvent aussi être dotés de différents capteurs (radars, capteurs thermiques, biologiques, chimiques ou appareils photographiques à infrarouge³³) qui servent dans de nombreux domaines tels que la météorologie, l'archéologie ou encore l'océanographie.

§1. Une fonction particulière du drone-caméra, l' « Agridrone »

Une récente application des drones a vu le jour dans le domaine de l'agriculture. Un drone pourvu d'une caméra thermique analyse les nuances de couleurs des cultures et renseigne les parcelles du champ affectées par des maladies ou par des insectes invasifs. Il peut ensuite, sur base des coordonnées GPS des zones recensées, pulvériser du fertilisant ou des pesticides, évitant ainsi de disperser des produits sur l'entièreté des cultures, ce qui réduit l'utilisation de produits généralement toxiques et coûteux.

En Wallonie, une société agricole, la SCAM (Société Coopérative Agricole de la Meuse), a conclu un accord avec la start-up française AIRINOV pour mettre sur pied l'Agridrone, un drone à usage exclusivement agricole, survolant les champs pour obtenir un compte rendu du développement des cultures, mètre carré par mètre carré, en consignait les données relatives au réfléchissement solaire sur les plantations³⁴.

Section 2. Le drone commercial

Les drones commerciaux sont les engins utilisés par des entreprises pour faciliter leur activités marchandes : ils livrent des colis et des commandes aux consommateurs plus rapidement que les services postaux (tels que le système de livraison *Prime Air* imaginé par la société de vente en ligne *Amazon*³⁵) ou peuvent rendre compte de l'ampleur d'un sinistre aux compagnies d'assurances en survolant la scène³⁶.

Section 3. Drones à vocation médicale³⁷

D'autres drones civils, avec d'inédites applications, pourraient également voir le jour d'ici peu. Partant du constat qu'en Europe, 8% seulement des personnes victimes d'un infarctus survivent et qu'une intervention dans les premières trente minutes diminue le risque de cette issue fatale de 75%, Alec MOMONT, un ingénieur belge, propose un drone-défibrillateur. Cet appareil, équipé d'un défibrillateur, pourrait se rendre sur les lieux de l'incident en quelques

³³ A. BOSQUET, *op. cit.*.

³⁴ G. VISELÉ, *op. cit.*.

³⁵ LE MONDE – TECHNOLOGIES, *Amazon dévoile « Prime Air », un futur système de livraison par drones*, 2 décembre 2013, article disponible sur http://www.lemonde.fr/technologies/article/2013/12/02/des-paquets-livres-par-drones-d-ici-cinq-ans_3523489_651865.html, consulté le 28/01/2016.

³⁶ E. PAELINCK (lesJuristes), *Drones civils : de nouvelles réglementations en perspective*, 11 avril 2014, article disponible sur <http://ictrecht.be/fr/featured-2-2/drones-civils/>, consulté le 28/01/2016.

³⁷ R. CLERGEAT, *La circulation en ville passera par l'aérien*, Paris, Paris Match du 7 au 13 mai 2015, p. 93.

minutes seulement à une vitesse de 100 km/h, en réponse à un signal émis par un smartphone. Un système similaire pourrait apporter de l'insuline à un diabétique, par exemple. Les drones pourraient devenir des « trousse médicale volante et rapide ».

Dans le même ordre d'idée, le cabinet ARGODISGN a imaginé un drone ambulance. Cet engin, de la taille d'une petite voiture et téléguidé depuis le sol, pourrait récupérer les victimes dans des lieux difficiles d'accès, plus rapidement qu'une ambulance (aux Etats-Unis, on constate que 1000 personnes, décèdent, par an, suite à l'arrivée trop tardive des secours due à la densité du trafic). « *Ce quadricoptère capable d'atterrir presque n'importe où peut transporter avec lui le matériel pour stabiliser un patient ainsi qu'un urgentiste. Ne reste plus alors qu'à charger la victime sur le drone, lequel se charge ensuite du transport jusqu'à l'hôpital le plus proche* »³⁸.

Chapitre 3. Le drone de loisirs

Les drones, autrefois utilisés uniquement par les professionnels, se sont, aujourd'hui, miniaturisés et démocratisés. Il est désormais possible pour tout un chacun d'acheter et de piloter un drone. Les particuliers en usent à des fins privées telles que la photographie ou la réalisation de films amateurs. Equipés d'une caméra, les drones de loisirs sont de parfaits compagnons de voyage, pouvant prendre des images dans des lieux extrêmes. Ces drones utilisés par des particuliers dans un but uniquement récréatif répondent à une législation particulière. Le nouvel arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge³⁹, marque une distinction entre les règles qui s'appliquent aux drones récréatifs et celles qui valent pour les drones professionnels. Nous reviendrons sur cette différenciation dans la partie relative au cadre juridique organisant l'exploitation des drones.

Chapitre 4. « Drôle de drones »

Certains ont profité de cette nouvelle avancée technologique pour faire le buzz avec des formes ou des applications des plus originales.

³⁸ UBERGIZMO, *Le drone-ambulance passe au niveau supérieur avec Argodesign*, février 2015, article disponible sur <http://fr.ubergizmo.com/2015/02/05/drone-ambulance-argodesign.html>, consulté le 31/01/2016.

³⁹ Arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge, *op. cit.*.

En ce qui concerne les formes incroyables, on peut voir un drone comestible en chocolat⁴⁰, un drone copiant la structure du S.H.I.E.L.D du film *Avengers*⁴¹, ou celle du Faucon Millennium de *Star Wars*⁴².

Dans la catégorie des applications insolites, le *Beercopter* est un drone qui sert les boissons aux vacanciers installés sur la plage⁴³ ou aux festivaliers lors d'un concert, sans qu'ils ne doivent se frayer un chemin jusqu'au bar, grâce à une application téléchargée sur leur smartphone⁴⁴. Une station de ski néozélandaise a mis au point une fonction branchée pour leurs drones : « *elle propose aux skieurs (...) d'être pris en photo ou filmé par un drone lors de leur descente en ski. (...) Le résultat de ce shooting sera envoyé directement dans la boîte mail du participant* »⁴⁵.

On peut, par ces exemples, imaginer que la créativité humaine soit source d'une multitude de nouvelles applications.

Titre III. Conclusion⁴⁶

Le drone offre un éventail d'applications et de fonctions presque illimité. Ces missions très diversifiées sont susceptibles d'intéresser des utilisateurs variés allant des forces armées au grand public, en passant par les industries et les services publics⁴⁷.

Le potentiel évident des drones s'explique, tout d'abord, par leur vol « sans-pilote », et parfois même, de manière tout à fait autonome. Cela permet d'éviter les risques pour un équipage (dangerosité des missions, vol en très haute altitude) ainsi que de réduire le nombre de personnes mobilisées et rémunérées pour une mission.

Le second avantage de ces appareils est leur souplesse d'utilisation, leur efficacité et leur rapidité. Ils atteignent aisément les sites à survoler, parfois difficiles d'accès et permettent une collecte davantage précise et rapide des données que celle effectuée par les satellites placés en orbite. Comme le résume Guy VISELE, « *en raison de leur légèreté et de leur flexibilité, les*

⁴⁰ A. ŒILLET, *Insolite : vous prendrez bien un morceau de drone volant en chocolat ?*, 9 juin 2014, article disponible sur <http://www.clubic.com/insolite/actualite-708201-insolite-prendrez-morceau-drone-volant-chocolat.html>, consulté le 22/10/2015.

⁴¹ Vidéo du vol du drone *Avengers* sur <https://www.youtube.com/watch?v=3QFHFXclMuA>.

⁴² A. ŒILLET, *10 drones originaux et décalés*, 19 mars 2015, article disponible sur <http://www.clubic.com/mag/diaporama/photo-10-drones-originaux-decales-79753/>, consulté le 22/10/2015.

⁴³ C. REES, *Video: Multicopter Beer Delivery*, 9 septembre 2013, article disponible sur <http://www.unmannedsystemstechnology.com/2013/09/video-multicopter-beer-delivery/>, consulté le 22/10/2015.

⁴⁴ FRENCHDRONE.FR, *Beercopter : des drones qui servent des bières*, 10 septembre 2013, article disponible sur <http://frenchdrone.fr/drone-livreur-de-biere/>, consulté le 22/10/2015.

⁴⁵ TECHARTGEEK, *Drones : deux utilisations originales*, 27 juillet 2014, article disponible sur <http://www.techartgeek.com/tech/drones-utilisations-originales/>, consulté le 22/10/2015.

⁴⁶ ONERA, *op. cit.*, p. 7.

⁴⁷ G. VISELÉ, *op. cit.* ; A. DE SAINT MARTIN, *op. cit.*, pp. 10 et 17.

drones civils offrent souvent de meilleurs performances que les moyens actuellement utilisés (...) »⁴⁸.

Certains drones sont équipés pour pouvoir successivement répondre à plusieurs missions selon les saisons (par exemple, la surveillance des feux de forêts, du trafic routier et des risques d'avalanches par un même appareil). Cela réduit les coûts des opérations et permet de rentabiliser les engins rapidement.

Un dernier avantage et non le moindre, est que l'essor de ces machines volantes pourrait considérablement contribuer à une hausse de l'économie et de l'emploi. Selon Amaury DE SAINT-MARTIN, « *En France, le marché du drone civil pèse de plus en plus dans le paysage industriel. Tous types d'acteurs confondus (constructeurs et opérateurs), le chiffre d'affaires du secteur qui était de 100 millions d'euros en 2013 devrait s'élever à presque 300 millions d'euros en 2015.*⁴⁹ ». D'une manière plus globale, « *On estime que le marché mondial du drone civil et commercial rapportera des dizaines de milliards de dollars et qu'il créera presque 100.000 emplois entre 2015 et 2025.* ».

Toutefois, les avantages liés à l'essor de ces nouvelles technologies sont à mettre en perspective avec les questions ou problèmes que celles-ci suscitent et auxquels le Droit va devoir répondre.

Circulant au sein du trafic aérien et côtoyant d'autres appareils volants, les drones doivent respecter les règles de circulation aérienne et répondre à certains critères, notamment, de fiabilité technique et de résistance au crash.

Ensuite, la plupart des drones de loisirs sont équipés de caméras miniatures et utilisés par des particuliers souvent ignorants ou oublieux des normes relatives à la vie privée et au droit à l'image.

Une autre contrainte opérationnelle est la responsabilité engagée en cas de dommage causé par un drone. L'utilisation des drones doit être compatible avec les législations nationales et internationales en la matière. Qui est responsable en cas d'accident provoqué par un drone ? Sur base de quel fondement juridique ? C'est à cette importante problématique que tentera de répondre la troisième partie de ce travail : en examinant les régimes du droit commun, nous nous assurerons que la Belgique est prête à accueillir, à ce niveau, les drones dans son ciel.

⁴⁸ G. VISELÉ, *op. cit.*.

⁴⁹ A. DE SAINT MARTIN, *op. cit.*, p. 10.

Partie 2 : Mise en contexte juridique

Introduction

La mise en contexte technique nous a permis de mettre en avant les nombreuses missions et avantages que procurent les drones. Cependant, le potentiel novateur de ces engins ne peut être pleinement exploité que s'il est réalisé en harmonie avec les règles qui organisent l'exploitation des drones. De plus, pour innover et créer d'autres applications pratiques, les développeurs et concepteurs doivent tenir compte de ces frontières légales⁵⁰.

Ce n'est que depuis quelques jours que la Belgique connaît enfin une réglementation propre à l'utilisation des drones par le nouvel arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge⁵¹ (ci-après « l'arrêté royal ») que nous allons développer dans cette partie de l'exposé.

Notre mise en contexte juridique aura alors pour objectif de détailler les prescriptions contenues dans cet arrêté royal concernant l'exploitation des drones, tant professionnels que récréatifs. Avant cela, nous détaillerons le contexte dans lequel cet arrêté royal fut mis en place. En annexe 1 de ce travail, nous faisons un bref résumé de la manière dont était organisée l'utilisation des drones avant l'arrivée de cette disposition⁵².

Notons, dès à présent, que seuls les drones civils seront abordés dans notre exposé. Les drones militaires répondent à une législation internationale tout à fait particulière⁵³.

Contexte

Depuis quelques années, les drones se sont répandus et sont aujourd'hui à la portée de tous. Les développeurs souhaiteraient pouvoir concrétiser rapidement de nombreux projets dans ce domaine, mais l'absence de cadre légal en Belgique met un frein à la réalisation de leurs idées. A l'époque, seuls les drones militaires connaissent une réglementation, dans le cadre strict des conflits armés, liée au droit international humanitaire⁵⁴, mais rien de tel n'est prévu

⁵⁰ A. DE SAINT MARTIN, *op. cit.*, p. 5.

⁵¹ Arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge, *op. cit.*.

⁵² Cfr Annexe 1.

⁵³ Ces règles internationales imposent que les utilisateurs de drones armés « doivent prendre toutes les précautions pratiquement possibles afin d'épargner la population et les infrastructures civiles, et elles doivent suspendre ou annuler une attaque lorsque l'on peut attendre qu'elle cause incidemment des blessures aux personnes civiles et des dommages aux biens de caractère civil qui seraient excessives par rapport à l'avantage militaire concret attendu. De même, les drones ne peuvent en aucun cas être utilisés pour transporter des armes prohibées, telles que des agents chimiques ou biologiques » : P. MAURER (Comité international de la Croix-Rouge), *Les drones armés doivent être utilisés dans le respect des lois*, 10 mai 2013, article disponible sur <https://www.icrc.org/fre/resources/documents/interview/2013/05-10-drone-weapons-ihl.htm>, consulté le 22/02/2016.

⁵⁴ P. MAURER, *op. cit.*.

pour les drones civils. Les particuliers et professionnels s'insurgent de cette situation et réclament au plus vite une réglementation spécifique, afin de jouir de leur loisir ou développer leurs activités économiques et technologiques en toute légalité⁵⁵.

Les souhaits de ces acteurs ont été entendus et la Ministre de la Mobilité, Madame Galant promet, dès 2014, la mise en place d'un arrêté royal réglementant l'usage des drones tant récréatifs que commerciaux. Toutefois, l'entrée en vigueur de ce fameux arrêté royal a été reportée à de maintes reprises. Au début de l'année 2016, l'arrêté royal n'était toujours pas publié et les acteurs du secteur se sont insurgés. Il leur aura fallu attendre le 15 avril 2016, il y a seulement quelques semaines, pour enfin assister à la publication de l'arrêté royal.

Titre I : L'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge

Chapitre 1 : Contexte

Cet arrêté royal rend compte des normes techniques et sécuritaires qui doivent être respectées par les utilisateurs selon que le drone est récréatif ou professionnel.

Cet arrêté a été inspiré par les deux arrêtés français de 2012⁵⁶, amendés par deux arrêtés du 17 décembre 2015⁵⁷. Ceux-ci distinguent, l'utilisation récréative et professionnelle, prévoyant 4 scénarii pour cette dernière (*cfr.* tableau de l'annexe 2). La France a rapidement pris conscience du potentiel économique des drones. Le gouvernement a alors légiféré sur la question de leur utilisation civile⁵⁸. La France est ainsi un des pays européens pionniers en matière de législation relative aux drones⁵⁹. Cette rapide réglementation a contribué à l'émergence de ce secteur dans l'Hexagone⁶⁰ : la France est le pays européen qui compte actuellement le plus d'opérateurs de drones.

Chapitre 2 : Analyse des dispositions de l'arrêté royal

L'arrêté royal relatif aux drones entend s'appliquer aux aéronefs télépilotés ou RPA, c'est-à-dire aux « *aéronefs non-habités, d'une masse maximale au décollage inférieure à 150 kg*

⁵⁵ G. VISELÉ, *op. cit.*

⁵⁶ Arrêté français du 11 avril 2012 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord, Journal officiel de la République française, 10 mai 2012, Arrêté français du 11 avril 2012 relatif à la conception, aux conditions d'utilisation et aux capacités requises pour les télépilotes.

⁵⁷ Arrêté français du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent, Arrêté français du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord.

⁵⁸ A. DE SAINT MARTIN, *op. cit.*, p. 15.

⁵⁹ *Ib. Id.*, pp. 11 et 13.

⁶⁰ *Ib. Id.*, p. 13.

pilotés à partir d'un poste de télépilotage »⁶¹, qui décollent, atterrissent ou survolent le territoire belge, sauf s'ils volent à l'intérieur d'un bâtiment ou s'ils sont utilisés pour des opérations militaires, de police, de sauvetage, de surveillance des incendies⁶².

L'arrêté royal distingue ensuite les drones en trois catégories, ayant chacune leurs propres prescriptions : les drones purement récréatifs, les drones de classe 2 et les drones de classe 1⁶³.

Section 1 : Les drones récréatifs

Lorsque les drones pèsent moins d'1kg, et qu'ils sont utilisés à des fins purement récréatives, ils doivent respecter des règles et des contraintes techniques moins exigeantes que les autres drones, puisqu'assimilés à des engins de modélisme⁶⁴. Ces drones de loisirs sont forcés de ne voler qu'en dehors de tout espace public et de respecter une hauteur de vol maximum de 10 mètres. En outre, il leur est interdit de survoler certaines zones interdites telles que les complexes industriels, les prisons ou les centrales nucléaires et de voler dans un rayon de 3km autour des aéroports ou aérodromes⁶⁵.

Ces drones récréatifs peuvent être pilotés, sans limite d'âge, même par des enfants, s'ils respectent, évidemment, toutes ces dispositions.

Section 2 : Les drones de classe 2

Les drones dits « de classe 2 » sont les aéronefs qui, au décollage, ont une masse inférieure à 5kg et qui sont utilisés pour des activités présentant un faible risque pour la sécurité aérienne, les personnes et biens au sol, telles que la photographie aérienne, l'observation ou l'arpentage⁶⁶.

Pour ces drones, sauf dérogation, la hauteur de vol est limitée à 150 pieds (45 mètres) et uniquement dans les espaces aériens non-contrôlés, c'est-à-dire, hors des villes et villages, hors des zones d'entraînement des hélicoptères ou encore, hors des zones de vol à basse altitude⁶⁷. Dans tous les cas, le survol de personnes non-impliquées dans l'opération reste

⁶¹ Article 1^{er}, 4° de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge, *op. cit.*

⁶² *Ib. Id.*, Article 3§1.

⁶³ L'annexe 3 reproduit un prospectus distinguant ces 3 catégories et les normes qui y sont attachées, reçu par le stand du Cabinet de Ministre de la Mobilité à l'occasion du Salon du Drone de Mars 2016.

⁶⁴ Article 1, 9° de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge, *op. cit.*

⁶⁵ *Ib. Id.*, Article 3§2.

⁶⁶ *Ib. Id.*, Article 1, 17°.

⁶⁷ *Ib. Id.*, Article 13§1.

interdit et le vol doit être opéré dans une zone où l'appareil, dans un rayon de 50 mètres, ne risque pas d'approcher des bâtiments, des personnes ou des animaux⁶⁸.

Le pilote du drone de classe 2 doit obligatoirement garder à tout moment, un contact visuel direct et sans aide (sans instrument tel que des jumelles ou un écran de GPS) avec le drone afin d'être capable d'éviter la collision avec toutes sortes d'obstacles⁶⁹.

Le pilote d'un drone qui effectue des exploitations de classe 2 doit justifier d'une attestation de pilote qui ne peut être obtenue que par un candidat âgé de plus de 16 ans, ayant suivi une formation théorique (formation sur la météorologie, la navigation, la technologie de l'aéronef) et réussi un examen pratique, contrôlé par un instructeur certifié, sur un terrain de formation agréé⁷⁰. Cette attestation est valable à vie mais limitée au territoire belge⁷¹.

Tout utilisateur de drone de classe 2 doit faire enregistrer son appareil auprès du directeur général de la DGTA en mentionnant la marque et le modèle, l'année de sa construction, le nom du poste de télépilotage, et l'identité et les coordonnées du propriétaire⁷².

Section 3 : Les drones de classe 1

Les drones de classe 1 constituent une catégorie de drones comprenant des appareils qui présentent, au décollage une masse inférieure à 150kg et qui assurent une activité qui présente un risque modéré ou accru pour la sécurité aérienne et les tiers au sol⁷³. Cette catégorie a été mise au point afin de permettre aux professionnels de développer leurs activités commerciales.

Sauf dérogation, l'exploitation des drones de classe 1 est limitée aux vols d'une altitude maximum de 300 pieds (91 mètres), dans les espaces aériens non-contrôlés⁷⁴.

A nouveau, les pilotes des drones de classe 1 doivent rester continuellement en contact visuel direct et sans aide avec leur appareil⁷⁵. En outre, les RPA en vol doivent respecter la priorité des aéronefs habités qu'ils croisent⁷⁶.

Afin de pouvoir exploiter des drones de classe 1, le pilote doit être titulaire d'une licence de télépilote. Pour obtenir cette licence, le candidat doit être âgé de 18 ans, suivre et réussir une

⁶⁸ Article 65,5° de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge, *op. cit.*

⁶⁹ *Ib. Id.*, Articles 12 et 14, 2°.

⁷⁰ *Ib. Id.*, Articles 17 et 18.

⁷¹ *Ib. Id.*, Articles 19 et 20.

⁷² *Ib. Id.*, Articles 53 à 57.

⁷³ *Ib. Id.*, Article 1, 18°.

⁷⁴ *Ib. Id.*, Article 13§2.

⁷⁵ *Ib. Id.*, Articles 12 et 14, 2°.

⁷⁶ *Ib. Id.*, Article 10.

formation théorique approfondie et démontrer une expérience de vol avec un RPA sous la surveillance d'un instructeur de vol certifié, sur un terrain de formation agréé⁷⁷. Tout comme l'attestation, la licence est valable à vie, du moment que le télépilote détient un certificat médical en cours de validité et qu'il justifie, au cours des 24 mois précédent, 6 vols en tant que télépilote d'un drone, pour une durée totale d'au moins 2 heures⁷⁸.

Dans les mêmes modalités qu'évoquées pour le drone de seconde catégorie, le drone de classe 1 doit également être enregistré auprès du directeur général de la DGTA. En outre, l'exploitant du drone de première classe doit mettre sur pied et tenir à jour un manuel d'exploitation qui contient les instructions, les informations et procédures relatives à la mission à laquelle le drone est affecté⁷⁹.

Section 4 : Dispositions imposées pour l'exploitation de tous les drones

Les exploitations du drone doivent se faire dans le respect des dispositions légales relatives au respect de la vie privée⁸⁰, telle que la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel⁸¹.

L'article 82 de l'arrêté royal indique, ensuite, que le télépilote du drone est responsable de son utilisation pendant le temps de vol⁸². Ainsi, en cas d'accident liée à l'utilisation du drone, la responsabilité du pilote sera engagée. Nous reviendrons, de manière approfondie sur cette question dans la troisième partie de notre exposé.

En outre, tout drone doit absolument être commandé par un pilote en position fixe. Le pilote ne peut faire voler son appareil depuis un véhicule en mouvement, par exemple.

Enfin, au niveau de l'assurance, il est imposé à tout exploitant d'un drone à des fins non marchandes de contracter une assurance responsabilité civile qui couvre les dommages corporels et matériels à des tiers. Pour les exploitations professionnelles, le pilote doit s'assurer conformément à l'article 7 du Règlement (CE) n°785/2004 du Parlement et du Conseil européen relatif aux exigences en matière d'assurance pour les exploitants d'aéronefs.

⁷⁷ Article 21 de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge, *op. cit.*.

⁷⁸ *Ib. Id.*, Article 22.

⁷⁹ *Ib. Id.*, Articles 78 et 79.

⁸⁰ *Ib. Id.*, Article 67.

⁸¹ Un bref exposé de cette loi se trouve à l'annexe 1.

⁸² Article 82 de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge, *op. cit.*

Partie 3 : Problématique particulière - La responsabilité du fait des drones

Introduction – Avant-propos

Les drones semblent à l'aube d'un avenir prometteur, mais cette technologie est encore peu rodée dans tous ses domaines d'applications, et nul pilote, même chevronné, n'est complètement à l'abri d'un accident. Le potentiel économique de cette innovation technologique suscite donc des questionnements en termes de responsabilité en cas de dommages.

L'exploitation des drones civils n'est légalement encadrée que depuis avril 2016, et déjà, plusieurs accidents sont à déplorer. On se rappelle de l'affaire du survol des centrales nucléaires en France⁸³ ou encore du drone récréatif belge s'approchant trop près d'un réacteur d'avion⁸⁴. Il n'est pas difficile d'imaginer d'autres scènes : un drone qui, en raison d'un problème de manipulation imputable au télépilote s'écrase au sol, blessant des manifestants, des caméras embarquées qui viennent à enregistrer des données privées sans le consentement de leur propriétaire, des pilotes qui perdent le contrôle de leur appareil qui vient alors perturber le trafic aérien, voire même s'insérer dans un réacteur d'avion en plein vol, etc. Les exemples hypothétiques sont malheureusement très nombreux.

La troisième partie du travail est consacrée à l'étude de la problématique particulière du type de régime de responsabilité qui pourrait être avancé dans le cas où un drone ou son pilote cause un préjudice à un tiers. Pour ce faire, nous étudierons les différents régimes proposés par l'arsenal juridique.

En premier lieu, nous nous référerons à l'arrêté royal, qui, en son article 82 (ci-après « l'article 82 »), aborde la responsabilité de l'utilisateur du drone. Sa formulation est extrêmement concise : « *le télépilote est responsable de l'utilisation du RPAS pendant le temps de vol* »⁸⁵. Cette courte disposition apporte peu de précision quant au régime de responsabilité qu'il préconise dans l'hypothèse où le drone cause un préjudice à un tiers.

L'on peut alors y voir deux postulats que nous analyserons distinctement :

⁸³ L'EXPRESS, *Drones survolant des centrales nucléaires*, article disponible sur http://www.lexpress.fr/actualite/societe/drones-survolant-des-centrales-nucleaires_1619292.html, consulté le 3/04/2016.

⁸⁴ LE MONDE, *Cinq questions autour de la collision évitée entre un drone et un Airbus d'Air-France*, 4 mars 2016, article disponible sur <http://drones.blog.lemonde.fr/2016/03/04/cinq-questions-autour-de-la-collision-evitee-entre-un-drone-et-un-airbus-dair-france/>, consulté le 3/04/2016.

⁸⁵ Article 82 de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien, *op. cit.*

Dans une première hypothèse, nous pouvons considérer que l'article 82 prévoit succinctement un régime de responsabilité spécifique aux drones, écartant de toute application des régimes du Code civil au vol de ces appareils. A la lecture de l'article, il semblerait qu'il s'agisse d'un régime de responsabilité objective, sans faute, dont la seule réalisation d'un dommage imputable à l'aéronef engagerait la responsabilité de son pilote, sans que celui-ci ait commis une quelconque faute. Toutefois, les articles suivants cette disposition semblent nuancer ce principe. Nous y reviendrons. Dans une seconde hypothèse, nous imaginons, vu le peu de précision et d'explication que consacre cette disposition, qu'elle fait référence au large panel de régimes de responsabilité que connaît notre droit civil belge. L'article 82 ne ferait, alors, que rappeler et renvoyer la partie demanderesse aux régimes de responsabilité déjà existants. Il faudra alors, en cas d'accident, appliquer les régimes de responsabilité évoqués par le Code civil. Mais dans quelle mesure peut-on considérer que ces régimes généraux sont suffisants pour répondre spécifiquement à cette technologie ? Dans le premier titre de cette partie, nous développerons la première hypothèse et examinerons si l'arrêté royal prévoit un régime de responsabilité particulier à l'exploitation des drones. Le cas échéant, nous tenterons de décortiquer ce régime pour voir quel principe et quelles conditions d'application s'en dégagent.

En second lieu, il s'agira d'observer l'arsenal législatif belge relatif à la responsabilité, afin de déterminer si celui-ci est suffisant pour répondre à l'éclosion des drones, dans l'hypothèse où l'article 82 renverrait les utilisateurs au droit civil. Pour répondre à cette question, nous étudierons quatre régimes de responsabilité du Code civil, qui semblent les plus pertinents pour une application aux drones : le régime de la responsabilité du fait personnel, celui du commettant pour le fait du préposé, le régime de responsabilité du fait des choses viciées et enfin, le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux relaté par la loi du 25 février 1991⁸⁶.

Pour chacun de ces régimes, après avoir brièvement situé la notion, nous distinguerons les différentes caractéristiques et conditions du régime que nous analyserons avec l'utilisation de drones. Enfin, nous commenterons les causes ou faits exonératoires propres à chacun des régimes. Nous aborderons également les différents cas de jurisprudence qui concernent des machines volantes et qui se fondent sur l'un de ces régimes. L'objectif sera d'appliquer ces différents régimes à des exemples fictifs de situations impliquant des drones ou d'observer

⁸⁶ Loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *M. B.*, 22 mars 1991.

leur implication dans des cas jurisprudentiels réels pour envisager la possible application et les limites de ces régimes de droit commun aux drones.

Nous synthétiserons notre analyse par une conclusion récapitulant en quoi le droit belge, en l'état actuel, est prêt à réguler l'activité des drones et, surtout, à répondre de leurs éventuels dommages.

La recherche au sujet du régime de responsabilité qui s'impose en cas d'incident est primordiale, le choix législatif peut influencer le développement des nouvelles applications. L'insécurité juridique concernant une grande variété d'accidents impliquant des drones pourrait constituer un frein au développement du secteur économique s'appuyant sur l'activité des drones.

Titre I : Le régime de responsabilité prévu dans l'arrêté royal

L'article 82 de l'arrêté royal, qui réglemente le régime de responsabilité liée à l'exploitation d'un drone est peu explicite : « *Le télépilote est responsable de l'utilisation du RPAS pendant le temps de vol* ⁸⁷ ». La première hypothèse avancée au sujet de cet article serait qu'il crée, en lui-même, un régime de responsabilité propre aux drones.

Si tel est le cas, l'article est peu explicite. A la lecture de son énoncé, nous pouvons déduire que l'article préconise un régime de responsabilité objective, une responsabilité sans faute. Pour expliquer ce régime éventuel, reprenons ensemble les termes de la disposition : « *le télépilote est responsable de l'utilisation du RPAS pendant le temps de vol* ⁸⁸ ». Il faut signaler, cependant, qu'en raison du retard de la publication de l'arrêté royal, les travaux préparatoires ne nous sont toujours pas accessibles à l'heure de rédiger ces lignes. L'analyse de cette disposition se fera donc sur base de suppositions et de questionnements qui pourront être validés ou corrigés par la publication des travaux préparatoires du texte.

Premièrement, afin de désigner le responsable, l'article 82 utilise la qualité de « télépilote », mais, c'est à l'article 1^{er} qu'il faut se rendre afin d'obtenir une définition. Selon l'article 1^{er}, 7°, le télépilote est la « *personne qui exécute des tâches essentielles pour l'exploitation d'un aéronef télépilote et qui, le cas échéant, manœuvre les commandes de vol d'un aéronef télépilote durant le temps de vol* ⁸⁹ ». Cette définition pose déjà question : le pilote peut être la personne qui effectue des tâches importantes pour la mission du drone, mais aussi celle qui pilote le drone pendant son vol. Ces deux caractéristiques sont-elles cumulatives ou se

⁸⁷ Article 82 de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien, *op. cit.*.

⁸⁸ *Ib. Id.*, Article 82 ;

⁸⁹ *Ib. Id.*, Article 1^{er}, 7°.

substituent l'une à l'autre ? Dans un premier ordre d'idées, on pourrait considérer que le pilote est la personne qui réunit obligatoirement ces deux fonctions, de sorte que la personne qui ne remplirait qu'une des deux ne pourrait être tenue pour responsable puisque n'étant pas véritablement un télépilote au sens de cette définition. Dans un second temps, on pourrait envisager que ces fonctions sont alternatives selon les circonstances : ainsi, le télépilote est celui qui commande le vol de l'appareil lorsque le drone a besoin d'être télépilote pour voler, mais dans le cas où le drone peut voler en toute autonomie, le pilote est la personne qui effectue des tâches nécessaires pour la bonne exécution de sa mission. Il nous semble que ce soit cette deuxième explication qu'il faille retenir. En effet, si ces fonctions devraient nécessairement se cumuler, il serait plus rare de trouver des responsables pour répondre à l'indemnisation de la victime, *a fortiori* dans la mesure où il n'y aurait aucun responsable dans l'hypothèse où le drone volerait de manière tout à fait autonome. Cette deuxième solution répond alors à la tendance générale du Législateur de favoriser une complète réparation à la victime en augmentant ses chances de trouver un responsable au préjudice.

Nous retiendrons donc que sera responsable du dommage, la personne qui dirige et commande le drone pendant son vol lorsque ce télépilotage est nécessaire à l'appareil et sera la personne qui effectue des opérations importantes pour l'exploitation du drone (la personne qui crée le plan de vol, rédige le manuel d'opération du drone, fait l'entretien de la machine), dans le cas où son vol serait complètement autonome.

Ensuite, l'article 82 de l'arrêté royal précise que la responsabilité du télépilote sera retenue en cas d'accident causé pendant le temps du vol. Là encore, sans pouvoir consulter les travaux préparatoires, nous n'avons pas de définition du « temps de vol ». Le « temps de vol » doit-il être considéré strictement comme l'intervalle de temps pendant lequel l'appareil évolue « horizontalement dans l'air » en dehors de toutes manœuvres de décollage ou d'atterrissage, ou doit-il inclure ces deux opérations qui nous semblent être parmi les plus susceptibles de causer un accident. Les travaux préparatoires de l'arrêté royal, dès qu'ils seront disponibles, seront précieux pour éclairer les objectifs du Législateur à ce sujet et de circonscrire la responsabilité du télépilote de l'appareil.

Une fois la qualité de télépilote déterminée et la circonstance du vol abordée, il reste à envisager quel type de responsabilité le pilote se verra appliquer. Sans hésitation, à la lecture de l'article 82, nous penchons vers un régime de responsabilité objective, également appelé « régime de responsabilité sans faute ». Nous justifions ce choix par le fait que l'énoncé de l'article ne prévoit aucunement la réalisation d'une faute dans le chef du pilote ou d'un lien

entre le dommage que subit la victime et un autre élément, pour que la responsabilité du télépilote soit retenue. L'article 82 est court et net : le télépilote est responsable du dommage qui est causé par le drone pendant la durée du vol. Il n'est pas question de faute.

Les régimes de responsabilité objective sont caractérisés par une présomption irréfragable de responsabilité : dès l'instant où les conditions du régime, c'est-à-dire la présence de la qualité de télépilote, et d'un dommage causé durant le vol de l'appareil, sont présentes, le télépilote est civilement responsable. Le régime de l'article 82 est donc un régime dans lequel le présumé responsable ne peut s'exonérer en justifiant qu'il n'est l'auteur d'aucune faute. Dès le moment où le pilote du drone cause un préjudice, soit par son utilisation ou le vice qui affecterait la machine, sa responsabilité sera engagée, même s'il n'a commis aucun acte fautif, s'il a eu un comportement irréprochable et qu'il n'a violé aucune disposition.

La seule échappatoire que pourrait utiliser le responsable pour renverser la présomption et se déclarer irresponsable du dommage, est de prouver l'existence d'une cause étrangère exonératoire de responsabilité, c'est-à-dire un événement irrésistible, imprévisible et indépendant de la volonté du présumé responsable qui l'aurait raisonnablement empêché d'éviter le préjudice.

Généralement, le choix du Législateur d'instaurer un régime de responsabilité sans faute est d'ôter à la victime la lourde charge de fournir la preuve d'une faute et de faciliter son indemnisation⁹⁰. On retrouve ce type de responsabilité dans plusieurs relations : Ce sera par exemple le cas de la responsabilité du commettant pour le dommage causé par son préposé ou celle du producteur pour le préjudice provoqué par le défaut du bien qu'il produit, que nous examinerons, toutes deux ultérieurement.

Cette option envers un régime de responsabilité sans faute pour caractériser le régime de l'article 82 est argumentée par le fait que le régime de responsabilité du producteur pour le fait de son produit défectueux, qui est un régime de responsabilité sans faute connaît, en son article 1^{er}, un énoncé similaire à celui de l'article 82, à savoir « *le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit* »⁹¹. De plus, ce choix de responsabilité objective est également renforcé par le droit comparé. En France, il est prévu que « *l'exploitant de l'aéronef, ou solidairement l'exploitant et le propriétaire, sont responsables de plein droit des dommages causés par les évolutions de l'aéronef ou les objets qui s'en*

⁹⁰ LEGALEX NAMUR, *La responsabilité objective en Droit civil belge - La responsabilité sans faute*, article disponible sur <http://www.avocats-legalex-namur.be/droit-responsabilite/responsabilite-objective.html>, consulté le 23/04/2016.

⁹¹ Article 1^{er} de la loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*

*détachent*⁹²». Il s'agit là aussi d'un régime de responsabilité sans faute. Toutefois, dans ce régime français, seule la faute de la victime, à l'exclusion des causes étrangères exonératoires, peut libérer la responsabilité du présumé responsable.

Le principe, que nous avons établi, selon lequel l'article 82 prévoit un régime de responsabilité objective, doit être nuancé. En effet, au côté de l'article 82, dans le même chapitre de l'arrêté royal, appelé « Devoirs et responsabilités du télépilote », on retrouve les articles 83, 84 et 85⁹³ qui imposent une série d'obligations au pilote de l'aéronef (être en ordre d'entretien, respecter les limitations de poids, respecter la législation relative à la vie privée, etc). Etant donné que ces prescriptions se trouvent à la suite de l'article énonçant la responsabilité du pilote et, *a fortiori*, au sein du même chapitre, intitulé « devoirs et responsabilités du télépilote », il semble que l'on ne soit plus véritablement face à un régime de responsabilité objective, mais plutôt face à une responsabilité pour faute. On peut légitimement penser que c'est uniquement lorsque le pilote du drone n'aurait pas respecté ces prescriptions qu'il pourra être responsable des accidents qu'engendre son drone. Cela signifierait-il donc qu'en cas d'incident, si le pilote prouve qu'il a respecté toutes ces normes, sa responsabilité ne serait pas retenue, comme s'il s'agissait d'une cause exonératoire de responsabilité ?

Un autre élément nous interpelle : l'article 82 engage la responsabilité du pilote du drone lors de l'exploitation de celui-ci, mais ne précise pas qu'il faut un dommage pour engager sa responsabilité alors que les régimes de responsabilité du droit commun, eux, le mentionne explicitement. Pourrait-on donc imaginer que ce nouveau régime de « responsabilité du fait des drones » de l'article 82 soit un régime de responsabilité civile sans dommage, de sorte que tout un chacun qui serait témoin de la violation, par le pilote de l'engin, d'une disposition des articles 83, 84 et 85 pourrait invoquer sa responsabilité ?

Toutes ces observations et imprécisions restent en suspens tant que les travaux préparatoires de l'arrêté royal ne viennent pas préciser comment interpréter l'article 82.

Puisque nous ne pouvons-nous assurer que l'arrêté royal crée bien, en son article 82, un régime de responsabilité tout à fait particulier aux drones et que celui-ci soit correctement interprété, investiguons notre seconde hypothèse qui consiste à appliquer, en cas d'incident impliquant un drone, les régimes de responsabilité déjà présents dans notre droit civil belge.

⁹² CARLSCOACHING, *Droit civil : la responsabilité délictuelle*, 14 mai 2009, article disponible sur <http://carlscoaching.over-blog.com/article-31413322.html>, consulté le 5/04/2016.

⁹³ Articles 83, 84 et 85 de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien, dont les reproductions se trouvent à l'annexe 4.

Titre II : Les régimes de responsabilité du droit commun

Etant donné que l'article 82 donne peu d'explication sur un éventuel régime de responsabilité spécifique aux drones, nous distinguerons quatre des régimes de responsabilité de notre droit civil. Pour chacun, nous en analyserons la notion, les caractéristiques, les conditions d'application, ainsi que leurs causes d'exonération. Pour conclure, nous relèverons des cas de jurisprudence dans lesquels ces différents régimes servent de base légale à une affaire concernant des machines volantes similaires aux drones.

Chapitre 1. La responsabilité du fait personnel – Article 1382 du Code civil

« *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* »⁹⁴ (Article 1382 du Code civil).

Section 1 : Notion

Le célèbre article 1382 du Code civil énonce une règle qui est devenue, aujourd'hui, le droit commun de la responsabilité extracontractuelle, consacrant un régime général de responsabilité civile. Cette formule est concise mais l'énoncé est clair : pour qu'une personne soit civilement responsable d'un dommage, il faut qu'elle ait commis une faute et que le dommage résulte de cette faute.

Section 2 : Les conditions d'application

§1. Le dommage

A. Notion

Pour invoquer la responsabilité extracontractuelle d'une personne, la victime doit tout d'abord prouver qu'elle a subi un dommage réparable. Il semble que cette condition soit acceptée unanimement par la jurisprudence puisque résultant d'une certaine logique : étant donné que la responsabilité engendre l'obligation de réparer, il est alors naturel qu'elle résulte d'un préjudice, un état à réparer. Ainsi, tant qu'il n'existe ni dommage, ni lésion, il n'existe, pour l'heure, aucune personne lésée et donc aucune responsabilité⁹⁵.

L'article 1382 du Code civil se borne à imposer l'existence du dommage mais n'en donne aucune définition. C'est alors à la doctrine qu'il revient d'explicitier ce terme. Le dommage

⁹⁴ Article 1382 du Code civil.

⁹⁵ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, Paris, Librairie du recueil Sirey, 1934, Tome 1, pp.230 -231.

réparable peut se définir comme étant la lésion, certaine et personnelle, d'un intérêt stable et légitime⁹⁶. Revenons sur les termes de cette définition.

Le préjudice est la lésion ou la perte qui peut soit être totale, soit partielle, d'un intérêt, d'un bien ou d'un avantage, qu'il soit patrimonial ou extrapatrimonial⁹⁷.

Cet intérêt doit présenter deux qualités : il doit être stable et légitime. La *stabilité* s'apprécie par le fait que la victime doit démontrer que l'intérêt était un avantage sur lequel elle pouvait durablement compter. Par exemple, la victime pourrait invoquer le dommage qui découle de la perte de ses revenus. Elle pourra aisément démontrer qu'il s'agissait d'un avantage stable, puisque que son salaire consistait en une somme d'argent qui lui était versée par le biais d'un contrat à long terme. Ensuite, la victime doit établir la *légitimité* de son intérêt, en confirmant que cet avantage n'était pas contraire à la loi, à l'ordre public ainsi qu'aux bonnes mœurs⁹⁸. La victime ne peut en effet pas réclamer la réparation d'une situation illicite⁹⁹.

Le dommage invoqué par la personne lésée doit également être certain, incontestable¹⁰⁰. Le dommage éventuel ou hypothétique ne peut être pris en compte pour invoquer la responsabilité de son auteur. La simple menace d'un dommage ne peut donner lieu à une réparation¹⁰¹. La victime devrait, alors, se retrouver dans une situation plus favorable si la faute n'avait pas été commise¹⁰². Néanmoins, cela n'empêche pas que le dommage soit futur. Il n'est pas nécessaire que le dommage se soit réalisé actuellement, tant que son existence et ses conséquences présentent un haut degré de certitude¹⁰³.

Le dommage doit également être personnel. Le terme « personnel » doit être envisagé plus largement que « relatif à la personne lésée ». Il existe une énumération de tiers pouvant prétendre à la réparation d'un dommage subi par la victime. Outre la personne lésée, son représentant légal, son époux ou ses héritiers, mais également, par exemple, une administration publique qui serait forcée de verser une pension à l'un de ses membre du personnel blessé ou l'assureur de la victime, peuvent prétendre à la réparation du dommage¹⁰⁴.

⁹⁶ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, Paris, Dalloz, 2007, p. 121.

⁹⁷ *Ib. Id.*

⁹⁸ *Ib. Id.*, pp. 131- 132.

⁹⁹ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 1, pp. 291-292.

¹⁰⁰ *Ib. Id.*, p. 237.

¹⁰¹ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, Paris, Dalloz, 2007, p. 129.

¹⁰² H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 1, p. 237.

¹⁰³ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 1, pp. 237- 242 ; P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, pp. 131- 132.

¹⁰⁴ R. PIRSON, A. DE VILLÉ, *Responsabilité civile extra-contractuelle*, Bruxelles, Bruylant, 1935, Tome 1, pp. 354 à 396 ; H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 1, pp. 289 -290.

Pour finir, le dommage doit être réparable. Le caractère réparable du dommage signifie qu'il doit être possible de remettre le plus exactement possible la personne lésée dans l'état dans lequel elle se trouvait avant le fait générateur de la responsabilité. On peut distinguer quatre classes de dommages :

- *Le dommage aux biens*, aux objets sur lesquels la victime dispose d'un droit¹⁰⁵ et *le dommage aux personnes* qui sont les atteintes à la personne, c'est-à-dire, à son corps, son patrimoine, ses droits et intérêts. Ces deux types de dommage sont réparables.

- *Le dommage direct* est celui qui touche la victime, la personne lésée elle-même alors que *le dommage indirect* est celui qui n'est pas subi directement par la victime, mais qui est subi, par ricochet par des tiers, par le fait qu'un préjudice est causé à la victime¹⁰⁶. On peut retenir l'exemple d'une épouse qui subit un préjudice indirect, par répercussion, par la perte de revenus provoquée par le décès de son mari. La victime directe est le mari et le dommage indirect est subi par l'épouse. La réparation est possible, que le dommage soit direct ou indirect¹⁰⁷.

- *Le dommage positif* est la perte, pour la victime de ce qu'elle possède déjà, de ce qu'elle avait déjà acquis au moment du dommage, qui se distingue *du dommage négatif* qui est la perte d'un bénéfice ou d'un avantage futur, un manque à gagner. A nouveau, il est possible pour la victime d'exiger la réparation d'un dommage positif, d'une atteinte à ce qu'elle détient, mais également celle du manque à gagner, pour autant qu'au moment de la faute, ce dommage futur soit certain et évaluable¹⁰⁸.

- *Le dommage matériel* ou « dommage économique¹⁰⁹ » est une perte patrimoniale, qui n'a de valeur que pécuniaire, alors que *le dommage moral* est une atteinte extrapatrimoniale, un dommage qui touche la victime moralement, dans son honneur, sa réputation ou par des souffrances psychiques ou morales¹¹⁰. Un dommage moral, contrairement au dommage matériel qui est réparable par la simple restitution de valeurs dans le patrimoine de la victime, est, aujourd'hui, lui aussi réparable, mais difficilement évaluable¹¹¹. Longtemps, la doctrine

¹⁰⁵ D. SIMOENS, *Buitencontractuele aansprakelijkheid*, Anvers, Kluwer, 1999, Tome 2, pp. 58-59.

¹⁰⁶ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, op. cit., p. 124.

¹⁰⁷ *Ib. Id.*, 125 -127.

¹⁰⁸ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, op. cit., Tome 1, p. 239 ; J.-L. FAGNART, « La perte d'une chance ou la valeur de l'incertain », in *La réparation du dommage – Questions particulières*, Louvain-la-Neuve, Anthémis, 2006, p. 73 ; Cass. Fr., 7 février 1990, *Dall.*, 1990, p. 61.

¹⁰⁹ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, op. cit., Tome 1, pp. 315 – 318 ; P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, op. cit., p. 121.

¹¹⁰ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, op. cit., Tome 1, p. 234 et pp. 315 - 316 ; D. SIMOENS, op. cit., pp. 59-60.

¹¹¹ R. PIRSON, A. DE VILLÉ, op. cit., pp. 352-353 ; H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, op. cit., Tome 1, pp. 318 - 321.

s'est montrée hostile à la réparation d'un tel dommage, argumentant qu'une somme d'argent – seule possibilité de réparation- ne peut efficacement gommer des souffrances d'ordre moral. Toutefois, la jurisprudence est passée outre ce courant doctrinal et octroie toujours la réparation d'un préjudice moral, considérant l'indemnisation comme une compensation financière qui n'a pas la prétention d'effacer la souffrance¹¹².

Ainsi, dès qu'un préjudice répond aux caractéristiques de la définition du dommage (caractère certain, personnel et réparable) et, dès lors que toutes les autres conditions d'application du régime de l'article 1382 du Code civil sont présentes, il doit être indemnisé par l'auteur du fait générateur à la victime¹¹³.

B. Illustrations du dommage, élément constitutif du régime de responsabilité du fait personnel, en cas d'utilisation d'un drone.

Dans cet ordre d'idée, on peut imaginer divers dommages réparables résultant d'une faute commise par l'utilisateur d'un drone :

- Des lésions corporelles subies par un promeneur, suite à la chute d'un Agridrone qui survole un champ et qui perd toute connexion avec son télépilote en raison de son inattention (dommage corporel sur une personne, direct, positif et matériel).
- La perte, pour une équipe de football de la victoire lors de la Coupe du monde de football, en raison de la déviation du ballon lors d'un tir cadré résultant de la collision avec un drone-caméra filmant le match (dommage sur les biens, direct, matériel, et négatif entraînant la perte d'une chance de gagner la Coupe ainsi que les intérêts économiques qui l'accompagnent).
- La perte de revenus d'une épouse suite au décès de son mari succombant à une crise cardiaque, à cause du retard engendré par une erreur humaine dans le pilotage d'un drone-ambulance (dommage aux personnes, indirect, négatif, matériel et moral).

§2. Le lien causal

Le second élément dont la victime doit démontrer l'existence pour obtenir réparation, est le lien causal qui existe entre le dommage qu'elle a subi et la faute commise par le défendeur. La présence d'un lien causal peut se prouver par toutes voies de droit par le demandeur en réparation¹¹⁴.

¹¹² P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, op. cit., pp. 122 -124.

¹¹³ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, op. cit., Tome 1, pp. 235 - 236.

¹¹⁴ P. BRUN, *Responsabilité civile extracontractuelle*, Paris, LexisNexis, 2009, 2^{ème} édition, p. 158 ; P.-A. FORIERS, « Aspect du dommage et du lien de causalité », in *Droit des obligations – Notions et mécanismes en matière de responsabilité*, Bruxelles, Bruylant, 2014, p. 10.

A. Notion

Le lien causal est le lien qui explique que, sans le fait générateur reproché, le dommage ne se serait pas réalisé. Autrement dit, la victime doit prouver que l’auteur de la faute est également, par son acte et le lien de causalité, l’auteur du préjudice qu’elle a subi¹¹⁵. Le lien causal est ce qui unit le dommage subi et sa cause juridique, c’est-à-dire la faute d’un tiers¹¹⁶.

C’est ce lien de causalité qui va permettre de déterminer les personnes responsables du dommage, tenues à une réparation à l’égard de la personne préjudiciée¹¹⁷. L’auteur d’une faute ne pourra pas être tenu pour responsable d’un dommage dont la cause est tout à fait étrangère au fait qu’il a commis¹¹⁸.

Il résulte alors une discordance quant à l’appréciation de cette causalité. Au regard de la victime, il faudrait étendre ce lien causal au maximum afin d’être certain de trouver, au sein de cette chaîne de causalité, au moins un responsable solvable assurant la réparation. En revanche, du point de vue des présumés responsables, il serait préférable d’interpréter strictement ce lien causal, limitant ainsi les personnes responsables et tenues à la réparation.

La doctrine n’étant pas d’accord sur l’interprétation à utiliser, cette lourde tâche est laissée aux magistrats. Il revient donc aux juges d’apprécier l’existence de ce lien de causalité, non sans susciter une crainte au regard de la sécurité juridique¹¹⁹.

B. Comment apprécier le lien causal ?

Afin d’aider les magistrats dans cette mission délicate, la doctrine a relevé diverses théories relatives à l’appréciation de la causalité. La *théorie de la causa proxima* ou *théorie de la proximité de la cause*, retient comme seule cause du dommage, la faute la plus proche de ce dernier, c’est-à-dire la dernière faute qui a été commise au sein de la chaîne causale et qui a provoqué le dommage dans son entièreté¹²⁰. Cette théorie favorise la position des différents auteurs d’actes dommageables en ce qu’elle ne retient comme responsable que l’auteur du dernier acte fautif ayant pu causer, à lui seul, la totalité du dommage, excluant ainsi tous les autres fautifs. La *théorie de la causalité adéquate* ne retient, elle, que la cause qui, dans le

¹¹⁵ B. WINIGER, *La responsabilité aquilienne en droit commun – Damnum culpa Datum*, Bâle, Collection genevoise, 2002, p. 65.

¹¹⁶ J.-L. FAGNART, « La causalité », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, Waterloo, Kluwer, 2008, Livre 11, p. 13.

¹¹⁷ P. BRUN, *op. cit.*, p. 147.

¹¹⁸ J.-L. FAGNART, « La causalité », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, *op. cit.*, p. 13 ; P. BRUN, *Responsabilité civile extracontractuelle*, *op. cit.*, p. 147.

¹¹⁹ J.-L. FAGNART, « La causalité », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, *op. cit.*, p. 17.

¹²⁰ M. VAN QUICKENBORNE, *Oorzakelijk verband tussen onrechtmatige daad en schade*, Waterloo, Kluwer, 2007, p. 24.

cours normal des choses, était objectivement de nature à provoquer le préjudice, celle pour laquelle le dommage était une conséquence prévisible¹²¹. A nouveau, cette conception du lien causal réduit le champ de la responsabilité, ne faisant peser la responsabilité et la réparation que sur l'auteur de l'acte qui, dans les faits, était de nature à provoquer le préjudice. Ensuite, l'idée de base de *la théorie de l'équivalence des conditions* est que pour provoquer un dommage, plusieurs causes distinctes sont nécessaires, mais qu'aucune d'entre elles n'est, à elle seule, suffisante pour produire la lésion¹²². On considère alors que toutes les conditions qui ont été nécessaires, à leur degré, à la commission du dommage, sont des causes juridiques de celui-ci. Il n'est pas utile d'en établir une hiérarchie ou d'en faire une sélection, toutes les causes étant considérées comme équivalentes¹²³. Ainsi, dès qu'un fait a participé, de près ou de loin, à l'élaboration du dommage, il est en lien causal avec celui-ci et son auteur en est responsable. On applique la théorie du fait ou de la condition *sine qua non*¹²⁴. Cette conception a une conséquence différente des précédentes en ce qu'elle entend soutenir la victime, lui offrant un panel de responsables et donc de débiteurs solvables plus large.

Quelle est la théorie suivie par la jurisprudence belge ? Il semble qu'elle ait rejeté la théorie de la proximité de la cause¹²⁵ et il en est de même pour la théorie de la causalité adéquate, considérée comme inadaptée car elle ne peut pas s'appliquer aux régimes de responsabilité sans faute et qu'elle présente une certaine insécurité juridique¹²⁶. En effet, le critère de la prévisibilité du dommage présidant cette conception du lien causal est incertain, la prévisibilité d'un dommage résultant simplement parfois de l'aléa.

Malgré les critiques qu'elle a pu connaître, telle que celle d'être excessive et irrationnelle parce qu'elle va rechercher des causes nécessaires, parfois très lointaines du dommage ou très indirectes¹²⁷, la théorie de l'équivalence des conditions est la théorie majoritairement retenue par les Cours et Tribunaux belges. Ce choix est d'ailleurs rappelé dans de nombreux arrêts de

¹²¹ J.-L. FAGNART, « La causalité », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, op. cit., p. 34 ; P. BRUN, *Responsabilité civile extracontractuelle*, op. cit., pp. 151-152.

¹²² J.-L. FAGNART, « La causalité », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, op. cit., p. 30 ; H. BOCKEN, « Toerekening van aansprakelijkheid opgrond van de equivalentieer » in *Buitencontractuele aansprakelijkheid*, Brugge, Die Keure, 2004, p. 235.

¹²³ J.-L. FAGNART, « La causalité », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, op. cit., p. 30.

¹²⁴ *Ib. Id.* ; H. BOCKEN, op. cit., p. 218.

¹²⁵ Cass., 12 janvier 2007, *R.D.C.*, 2007, p. 786.

¹²⁶ J.-L. FAGNART, « La causalité », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, op. cit., pp. 35 -37.

¹²⁷ *Ib. Id.*, p. 31 ; P. BRUN, op. cit., p. 151.

la Cour de cassation qui considère que « *le lien de causalité entre la faute et le dommage suppose que, sans la faute, le dommage n'eût pu se produire tel qu'il s'est réalisé* »¹²⁸.

C. Illustrations du lien causal, élément constitutif du régime de la responsabilité du fait personnel, en cas d'utilisation d'un drone.

La théorie de l'équivalence des conditions appliquée à la pratique des drones aurait pour conséquence d'accorder l'existence d'un lien causal entre un drone de loisirs volant hors des distances réglementées, et perturbant l'attention ou la visibilité d'un automobiliste, amenant celui-ci à renverser un piéton et le préjudice subi par ce piéton. Cet exemple rappelle le cas d'une vache dont le stress, causé par le déraillement d'un train, provoqué lui-même par un véhicule, causa la mise bas prématurée d'un veau mort-né. Dans cette affaire, la Cour d'appel de Gand a considéré que, compte tenu de la conception de l'équivalence des conditions, l'accident provoqué par le conducteur de la voiture était en lien causal avec la mort prématurée du veau et qu'il était donc tenu d'indemniser le propriétaire de la vache¹²⁹.

§3. La faute

Comme le prévoit l'article 1382 du Code civil, pour qu'une personne engage sa responsabilité pour un dommage subi par une victime, il faut nécessairement qu'elle ait commis une faute¹³⁰.

A. Notion

De nombreux auteurs de doctrine se sont essayés à définir cette pierre angulaire de la responsabilité civile¹³¹. Nous pouvons retenir la définition complète proposée par J. DABIN et A. LAGASSE, « *est constitutif de faute, tout manquement, si minime soit-il, volontaire ou involontaire, par acte ou par omission, à une norme de conduite préexistante. Cette norme a sa source soit dans une loi ou les règlements (...), soit dans une série de règles de vie sociale, de morale, de convenance ou de techniques, non formulées en textes législatifs (...), le tout, selon le critère de l'homme normal de l'époque, du milieu, de la région* »¹³²¹³³.

Nous allons, dès à présent, analyser les différents éléments constitutifs de cette définition : la transgression d'une norme de conduite, l'imputabilité de la faute et la prévisibilité du dommage.

¹²⁸ J.- L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, Bruxelles, Larcier, 1997, p. 25 ; Cass. 15 mars 1995, *Larcier cass.*, 1995, N°355 ; Cass. (1^{ère} ch.), 12 janvier 2007, N° C.05.0083.N.

¹²⁹ Cour d'appel de Gand, 20 décembre 1989, *R.G.A.R.*, 1992, n° 11980.

¹³⁰ P. BRUN, *op. cit.*, p. 181 ; P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile, op. cit.*, p. 43.

¹³¹ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile, op. cit.*, p. 43.

¹³² J. DABIN, A. LAGASSE, « Examen de jurisprudence (1939 à 1948) – La responsabilité délictuelle et quasi délictuelle », *R. C. J. B.*, 1949, p. 57.

¹³³ X. THUNIS, « Théorie générale de la faute », in *Responsabilité – Traité théorique et pratique*, Waterloo, Kluwer, 2008, Livre 20, p. 19.

B. Eléments constitutifs :

I. La méconnaissance d'une règle de conduite

Comme indiqué par la définition relevée, la faute peut être de deux types : soit elle consiste en la violation ou l'omission d'une norme de conduite, légalement obligatoire¹³⁴, soit en la transgression d'une norme de conduite sociale ou morale qui n'aurait pas été commise par un homme normalement prudent et diligent placé dans les mêmes circonstances¹³⁵.

Dans le premier cas, on considère d'une manière générale, que quiconque viole ou s'abstient de suivre le comportement prescrit par une règle de droit¹³⁶ (qu'elle soit légale, réglementaire, nationale ou internationale¹³⁷), commet inévitablement une faute¹³⁸. Dès lors qu'une personne désobéit à une obligation (ou une interdiction) découlant d'une norme juridiquement obligatoire et dispose, dans le cas concret, d'une capacité de discernement, elle engage incontestablement sa responsabilité si, par son acte fautif, elle cause un dommage.

En ce qui concerne la méconnaissance d'une règle sociale ou morale, il est pris en compte toute disposition, écrite ou non-écrite, imposant un devoir général de conduite résultant du *soft law*, de la coutume ou du bon sens¹³⁹. On peut prendre l'exemple d'une déontologie professionnelle, d'un devoir de prudence, de loyauté¹⁴⁰. L'examen de la transgression d'une norme sociale ou morale se fera de manière abstraite¹⁴¹. En d'autres termes, le juge doit examiner le comportement du fautif en le comparant à celui qu'aurait adopté la figure du bon père de famille placé dans les mêmes circonstances de fait et de droit, c'est-à-dire, sans tenir compte des caractéristiques physiques, intellectuelles ou psychologiques propres de l'individu mis en cause¹⁴².

C'est à la victime qu'il revient de démontrer la transgression d'une norme de conduite¹⁴³.

II. L'imputabilité de l'acte fautif

La notion de faute est composée de deux éléments : une dimension dite « objective », qui consiste en la violation d'une norme de conduite qu'elle soit légale ou morale, et une

¹³⁴ P. BRUN, *op. cit.*, p. 201.

¹³⁵ *Ib. Id.*, pp. 201-203.

¹³⁶ *Ib. Id.*, p. 190.

¹³⁷ P. BRUN, *op. cit.*, p. 201.

¹³⁸ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, pp. 44-45 ; X. THUNIS, « Théorie générale de la faute », *op. cit.*, Livre 20, pp. 7-8.

¹³⁹ P. BRUN, *op. cit.*, pp. 201-203 ; P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, pp. 45-46.

¹⁴⁰ J. DABIN, A. LAGASSE, *op. cit.*, p. 57 ; X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20, pp. 27-28.

¹⁴¹ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, pp. 46-47.

¹⁴² R. PIRSON, A. DE VILLÉ, *op. cit.*, pp. 160-165 ; H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 1, pp. 422-423 ; P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, pp. 46-47.

¹⁴³ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, p. 47.

dimension « subjective » qui se traduit par l'exigence que cette violation ait été commise sciemment, par un individu doté de la capacité de discernement. Ainsi, aucune faute ne pourrait être retenue dans le chef d'un individu privé de conscience, comme un enfant, une personne démente, ou dans le chef d'une personne qui, s'étant trouvée dans une situation particulière et sous certaines conditions, lui permet d'être excusée d'avoir eu un comportement normalement fautif¹⁴⁴. En bref, aucune faute n'est commise lorsque l'auteur est dépourvu de sa libre volonté et de sa conscience des conséquences de l'acte illicite qu'il commet, puisque non-imputable¹⁴⁵.

L'examen de l'imputabilité de la faute se réalise *in concreto*, c'est à dire, en tenant compte de la situation concrète de la réalisation de la faute et de l'auteur¹⁴⁶. Ce travail est laissé au juge qui étudie les caractéristiques de la situation et des capacités propres de l'auteur, à l'inverse de l'appréciation qu'il fait de la méconnaissance de la norme¹⁴⁷.

On exclut donc l'acte fautif, et par conséquent la responsabilité civile, dans le chef des enfants en bas âge¹⁴⁸, des personnes qui ont perdu momentanément le contrôle de leurs actes¹⁴⁹ et des personnes démentes¹⁵⁰. Il faut toutefois attirer l'attention sur le fait qu'aucune disposition légale n'établit l'âge à partir duquel un enfant est considéré être doté de discernement. C'est au juge que revient, à nouveau, cette tâche en fonction des circonstances du cas d'espèce (milieu social, développement physique et psychologique de l'enfant, etc.)¹⁵¹. Toutefois, la doctrine et jurisprudence s'entendent à fixer l'aptitude à concevoir les conséquences de ses propres actes à l'âge de sept ans¹⁵². Cependant, dans l'optique de favoriser l'indemnisation de la victime même si on ne peut engager la responsabilité d'un jeune enfant, l'article 1384, alinéa 2 et 5, ainsi que l'alinéa 4 du Code civil¹⁵³, permettent respectivement d'engager la responsabilité de leurs parents ou de l'instituteur sous la surveillance duquel se trouvait l'enfant lorsqu'il a commis le fait générateur.

¹⁴⁴ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, p. 29.

¹⁴⁵ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 1, p. 412.

¹⁴⁶ P. BRUN, *op. cit.*, p. 205.

¹⁴⁷ *Ib. Id.*

¹⁴⁸ Cass. 30 mai 1969, *Pas.*, 1969, Tome I, p. 879.

¹⁴⁹ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, pp. 31-32.

¹⁵⁰ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 1, pp. 412 et 439-458.

¹⁵¹ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, pp. 29 -31.

¹⁵² Corr. Liège, 25 novembre 1991, *J.J.P.*, 1991, 385 ; *Bull. ass.*, 1993, p.60. ; Civ. Malines, 27 avril 1987, *R.W.*, 1988-1989, p. 25.

¹⁵³ Article 1384, alinéas 2, 4 et 5 du Code civil.

En ce qui concerne les déments et malades mentaux, l'article 1386bis du code civil¹⁵⁴ prévoit un régime exceptionnel de réparation qui permet au juge d'imposer à ces personnes dont l'état de déséquilibre mental grave provoque une atténuation sérieuse du contrôle de leurs actes¹⁵⁵, une réparation totale ou partielle des dommages qu'elles ont commis, malgré l'absence d'imputabilité¹⁵⁶. Cette solution est facultative et le juge doit la justifier par l'équité,¹⁵⁷.

On exclura également la responsabilité civile des auteurs qui ont commis une faute, étant contraints par les circonstances, n'avait d'autre choix que d'adopter le comportement fautif. La légitime défense en est un exemple¹⁵⁸.

III. La prévisibilité du dommage

Pour qu'une faute soit établie dans le chef d'une personne, capable de discernement, qui méconnaît une norme de conduite, il faut, en outre, qu'elle anticipe que l'acte en question produira un dommage. En d'autres mots, une personne n'engage sa responsabilité que si elle peut prévoir que son imprudence ou son non-respect des normes, est susceptible de provoquer un dommage. Dans le cas contraire, il n'existe pas de faute et par conséquent, aucune responsabilité¹⁵⁹.

A nouveau, pour l'examen de cette condition, le juge recourt à la figure du bon père de famille normalement prudent et diligent¹⁶⁰ : quel est le degré de prévoyance et de prudence que l'on exige d'un bon père de famille, placé dans les mêmes circonstances ?

C. Illustrations de la faute, élément constitutif du régime de responsabilité du fait personnel, en cas d'utilisation d'un drone.

Imaginons la situation d'un télépilote, un particulier de 20 ans, qui, ne respectant pas l'altitude de vol imposées par l'arrêté royal pour les drones récréatifs, voit son aéronef entrer en contact avec une montgolfière, déchirant le ballon et causant des blessures à ses occupants lors de leur chute. Dans le cas présent, on est en présence de la violation d'une règle de conduite juridiquement obligatoire qu'est l'arrêté royal. La condition d'imputabilité est également remplie puisque ce pilote est majeur et que l'on peut supposer qu'il n'est pas atteint de démence ou de maladie mentale. La prévisibilité du dommage peut être prouvée en démontrant que tout homme, normalement prudent et diligent, peut s'attendre à ce que le non-

¹⁵⁴ Article 1386bis du Code civil, inséré par la loi du 16 avril 1935.

¹⁵⁵ Liège, 24 mars 1995, *Bull. ass.*, 1995, p. 423.

¹⁵⁶ J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, *op. cit.*, p. 49.

¹⁵⁷ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, pp. 32-34.

¹⁵⁸ *Ib. Id.*, pp. 8-11.

¹⁵⁹ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{bis}, pp. 21-24.

¹⁶⁰ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 1, pp. 422-423 ; P. BRUN, *op. cit.*, pp. 192-193.

respect des dispositions règlementant la hauteur maximum du vol d'un drone soit susceptible de cause un accident, ces règles étant prévues pour apporter de la prudence et des précautions dans le partage de l'espace aérien.

Section 3 : Les faits justificatifs

Comme nous l'avons déjà mentionné, par les circonstances dans lesquelles il a été commis, il se peut qu'un acte fautif soit justifié et se délie alors de son caractère fautif. Ces circonstances particulières sont les faits justificatifs.

§1. Notion

Ces causes de justifications peuvent se définir comme étant « *l'ensemble des circonstances – imprévisibles et irrésistibles¹⁶¹ - dont l'auteur d'un acte dommageable peut se prévaloir pour échapper à la responsabilité et à l'obligation de réparation résultant de la violation de la norme contractuelle ou légale¹⁶²* ».

Les faits justificatifs annulent donc la responsabilité de l'auteur de l'acte en jouant sur l'élément de faute, puisqu'ils soustraient le caractère fautif du comportement dommageable¹⁶³, prétextant que ces faits sont des événements, externes, irrésistibles et imprévisibles, qui contrent la libre volonté de l'auteur du comportement dommageable¹⁶⁴. Comme il a été vu précédemment, une personne qui ne dispose plus du contrôle de ses actes ne peut être responsable du dommage qu'elle cause par son acte.

Comme l'imputabilité de la faute, cette perte de volonté doit s'apprécier *in concreto*, en tenant compte des caractéristiques personnelles de l'auteur du comportement. On analyse alors la personnalité, les capacités intellectuelles et physiques, etc. de la personne. A contrario, les éléments constitutifs des différents faits justificatifs connaissent, eux, une appréciation *in abstracto*, sous la figure du bon père de famille.

§2. L'erreur invincible

A. Notion

L'erreur ou l'ignorance invincible est la situation dans laquelle, l'auteur du dommage, au moment de commettre le fait générateur, a une représentation de la réalité erronée. L'erreur invincible supprime alors l'imputabilité de la faute et, par conséquent, la responsabilité de

¹⁶¹ L. CORNELIS, P. VAN OMMESELAGHE, « Les faits justificatifs dans le droit belge de la responsabilité aquilienne », in *Memoriam Jean Limpens*, Anvers, Kluwer, 1987, p. 277.

¹⁶² X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, p. 35.

¹⁶³ *Ib. Id.*, p. 34 ; P. JOURDAIN, « Faits justificatifs », *Juris Cl. Civ. – Code civil, articles 1382 à 1386*, fascicule 121-2, p. 2.

¹⁶⁴ P. BRUN, *op. cit.*, p. 212.

l'auteur. Toutefois, la mauvaise représentation de la réalité doit présenter deux caractéristiques particulières pour être véritablement un fait justificatif et annuler la responsabilité de la personne en cause.

Tout d'abord, l'erreur ou l'ignorance doit, suivant une appréciation abstraite, être *invincible* ou *inévitabile*. En d'autres termes, l'erreur est invincible si un bon père de famille, normalement prudent et raisonnable, placé dans les mêmes circonstances n'aurait pu l'empêcher¹⁶⁵. Pour invoquer ce fait justificatif, l'auteur du dommage doit prouver avoir réagi de manière tout à fait raisonnable. Il faut également noter que la bonne foi de l'auteur ne suffit pas à établir l'invincibilité de l'ignorance¹⁶⁶.

En outre, pour invoquer l'ignorance invincible, il revient à l'intéressé de démontrer *l'absence de faute* de sa part¹⁶⁷.

L'erreur invincible se distingue selon qu'elle est de fait ou de droit. L'erreur invincible de fait est celle qui touche à un élément factuel extérieur à l'auteur. Cette cause justificative est souvent invoquée dans les accidents de la circulation¹⁶⁸ : par exemple, un panneau de la circulation mal placé induit en erreur le conducteur qui commet l'accident¹⁶⁹. L'erreur invincible de droit consiste en la mauvaise interprétation ou déduction, pourvu qu'elle soit invincible, d'une disposition de droit. Cette cause de justification se heurte à l'adage « *nul n'est censé ignorer la loi* » qui semble réduire à néant une quelconque erreur invincible de droit pour exonérer la responsabilité de l'auteur. Afin de trouver un juste équilibre, la Cour de cassation belge impose un contrôle très strict de cet élément constitutif : la complexité de la disposition de droit et le fait que l'erreur soit également partagée ou conseillée par des praticiens expérimentés du droit ne justifie pas, à eux-seuls, l'erreur invincible¹⁷⁰.

B. Illustrations de l'erreur invincible, fait justificatif du régime de responsabilité du fait personnel, en cas d'utilisation d'un drone.

En appliquant ce type de justification à notre thème, on peut imaginer des exemples d'exonération de la responsabilité du pilote d'un drone : Un particulier achète un drone récréatif dont l'emballage mentionne que celui-ci pèse moins d'1kg alors qu'en réalité, l'appareil pèse le double. Pensant être doté d'un appareil de loisir, le pilote l'utilise sans

¹⁶⁵ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, p. 35.

¹⁶⁶ J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, *op. cit.*, p. 47.

¹⁶⁷ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, p. 39.

¹⁶⁸ *Ib. Id.*, p. 40.

¹⁶⁹ Cass. 16 mai 1984, *J.T.*, 1984, p. 617.

¹⁷⁰ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, p. 40 ; J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, *op. cit.*, p. 48.

disposer d'une attestation de télépilote et sans avoir enregistré son appareil, comme l'impose l'arrêté royal. Par la suite, son drone engendre un dommage à autrui à cause d'une mauvaise manipulation, qui n'aurait pas été faite si le particulier avait suivi les cours théoriques et pratiques donnant accès à l'attestation exigée pour ce genre de machine. Il pourra tenter d'invoquer l'erreur invincible de fait : il n'était raisonnablement pas en mesure de deviner que l'emballage du drone indiquait des informations erronées.

§3. *L'état de nécessité*

A. Notion

L'état de nécessité peut être défini comme « *la situation de la personne pour laquelle le seul moyen d'éviter un mal imminent est d'en causer un autre de moindre gravité* »¹⁷¹. En d'autres termes, se trouve en état de nécessité, l'individu qui, faisant face à deux actes dommageables, choisit d'adopter le comportement le moins préjudiciable, en vue d'écarter un danger imminent de plus grande gravité.

A nouveau, il faut rencontrer la présence de certaines conditions pour invoquer cet état de nécessité. Tout d'abord, l'état de nécessité suppose l'existence *d'un péril réel, actuel ou imminent*¹⁷². Ce danger actuel peut menacer des tiers, mais également l'agent lui-même¹⁷³. Ensuite, il faut que l'acte dommageable commis par l'auteur pour éviter ce danger soit *indispensable* à cette fin. Si une solution alternative et licite s'offre à l'intéressé, il doit choisir cette option. L'appréciation de cette condition se fait de manière abstraite, en recourant à la figure du bon père de famille. En outre, l'état de nécessité doit être caractérisé par *un conflit de valeur* au sein duquel l'intérêt protégé doit présenter une valeur sociale supérieure ou au moins égale à celui sacrifié¹⁷⁴. Par exemple, il sera préférable de sauvegarder la vie humaine, au détriment des biens matériels¹⁷⁵.

Il faut également préciser que si l'alternative devant laquelle la personne se trouve découle de sa propre faute, elle ne peut invoquer l'état de nécessité, réduisant à néant sa responsabilité¹⁷⁶.

¹⁷¹ P. JOURDAIN, « Faits justificatifs », *op. cit.*, p. 10.

¹⁷² Cass. 28 avril 1999, *Pas.*, 1999, I, 598 ; P. JOURDAIN, « Faits justificatifs », *op. cit.*, p. 10.

¹⁷³ P. JOURDAIN, « Faits justificatifs », *op. cit.*, p. 10.

¹⁷⁴ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20ter, p. 43 ; Cass. 28 avril 1999, *Pas.*, 1999, Tome I, 598. ; L. CORNELIS, P. VAN OMMESLAGHE, *op. cit.*, p. 279.

¹⁷⁵ Cass., 12 janvier 1983, *Pas.*, 1983, Tome I, p. 563.

¹⁷⁶ P. JOURDAIN, « Faits justificatifs », *op. cit.*, pp. 11-12 ; Cass. 28 avril 1999, *Pas.*, 1999, Tome I, p. 598. ; L. CORNELIS, P. VAN OMMESLAGHE, *op. cit.*, p. 279.

B. Illustrations de l'état de nécessité, fait justificatif du régime de responsabilité du fait personnel, en cas d'utilisation d'un drone.

Lors de l'utilisation d'un drone, l'état de nécessité pourrait, par exemple, être l'obligation pour le pilote dont l'appareil est équipé de caméras, et confronté à des vents violents, de survoler une zone dite « interdite » par l'arrêté, telle qu'une centrale nucléaire ou une prison, ce qui implique que son appareil prend des clichés de ces lieux, plutôt qu'entrer dans le circuit aérien d'un avion, au risque de causer des dommages à l'appareil en plein vol et à ses occupants.

Il existe d'autres faits justificatifs relevés par les auteurs : la légitime défense, la contrainte, la permission de la loi ou de la coutume, ainsi que l'ordre de la loi ou de l'autorité légitime. Mais ceux-ci semblent moins pertinents à l'application que nous sommes tenus d'en faire à l'utilisation du drone. Nous nous y attarderons dès lors, pas davantage.

Section 4. Effets

Une fois que la victime démontre l'existence d'une faute dans le chef du défendeur, un préjudice qu'elle a subi et un lien de causalité entre ces deux éléments, la responsabilité civile personnelle de l'auteur de la faute est reconnue et la victime bénéficie d'un droit à réparation¹⁷⁷. Elle peut exiger de l'auteur du dommage qu'il l'indemnise, soit en nature, soit par un équivalent pécuniaire.

Section 5. Conclusion

Par les différents exemples que nous avons apportés, mêlant les différentes conditions du régime de la responsabilité du fait personnel aux circonstances d'un vol de drone, nous pouvons considérer que ce régime de l'article 1382 du Code civil répond correctement et complètement aux dommages qui pourraient résulter de l'utilisation de ces machines.

Le régime de responsabilité du fait personnel, ainsi que les faits justificatifs qui s'y attachent, s'adaptent sans problème au danger que peuvent représenter les drones. Par conséquent, il n'est pas besoin de créer un nouveau régime de responsabilité spécifique à l'utilisation du drone.

Notre affirmation peut, de surcroît, être appuyée par des cas de jurisprudence où l'utilisation d'un aéronef a mené à l'application du régime de l'article 1382 du Code civil.

¹⁷⁷ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, op. cit., pp. 122 -124.

Il en va ainsi d'un arrêt de la Cour d'appel d'Anvers du 20 octobre 2004¹⁷⁸ : Une montgolfière avait, en atterrissant, survolé à très basse altitude des autruches qui se trouvaient au sol. Ce survol dangereux effraya les animaux, causant ainsi un dommage à leur propriétaire.

Le propriétaire des autruches a invoqué la responsabilité de l'exploitant de la montgolfière sur base de l'article 1382, justifiant une faute dans le chef du pilote du ballon dirigeable en ce qu'il n'avait pas tenu compte de la présence des animaux au moment d'établir son plan de vol et le lieu de l'atterrissage. La Cour d'appel rejeta la faute estimant que le responsable du ballon ne pouvait raisonnablement savoir que cette zone sensible se trouvait sur son parcours. La Cour d'appel déclara que le dommage était imprévisible¹⁷⁹. Il y avait donc disparition d'un élément constitutif du dommage et par conséquent, disparition d'une quelconque responsabilité.

Ainsi, dans cet arrêt, le fait que la Cour ait conclu à une non-application du régime de responsabilité du fait personnel sur base de l'article 1382 n'est pas dû au fait que le régime lui-même ne s'appliquait pas aux aéronefs ou objets volants, mais bien au fait qu'une des conditions de l'application du régime n'était pas présente.

Le Tribunal de Gand a également rendu un jugement le 22 avril 1994 dans la même matière¹⁸⁰ : Un aéronef volant à basse altitude a effrayé une génisse qui a fait une fausse couche, causant ainsi un préjudice au fermier. Le tribunal a déclaré que ce survol trop proche des animaux constituait une violation à l'obligation générale de prudence imposée par les dispositions relatives à la circulation aérienne. Cette méconnaissance d'une disposition légale est constitutive d'une faute, engageant la responsabilité du pilote de l'aéronef sur base de l'article 1382 du Code civil.

Nous pouvons alors aisément remarquer que le régime de l'article 1382 du Code civil est un régime qui vaut et suffit actuellement pour les dommages causés par l'utilisation du drone, lorsque toutes les conditions du régime sont réunies, puisqu'il est lui-même appliqué, par la jurisprudence, aux autres aéronefs tels que les montgolfières.

¹⁷⁸ Cour d'appel d'Anvers, 20 octobre 2004, *N.J.W.*, 2005, pp. 411-413.

¹⁷⁹ B. DUBUISSON, V. CALLEWAERT, B. DE CONINCK, G. GATHEM, « Le fait générateur et le lien causal », in *La responsabilité civile – chronique de jurisprudence 1996-2007*, Volume 1, Bruxelles, Larcier, Bruxelles, 2009, pp. 1040-1041.

¹⁸⁰ Civ. Gand (9^{ème} chambre), 22 avril 1994, *J.J.P.P.*, 1995, pp. 347-350.

Chapitre 2. La responsabilité du fait d'autrui des maîtres et commettants – Article 1384, alinéa 3 du Code civil

« On est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait des personnes dont on doit répondre (...).

*Les maîtres et commettants, du dommage causé par leurs domestiques et préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés.*¹⁸¹ » (Article 1384, alinéas 1^{er} et 3 du Code civil).

Section 1. Notion

Outre le fait d'engager sa responsabilité pour les dommages que l'on cause par son propre fait, certaines personnes sont amenées à devoir répondre des fautes commises par d'autres. Ce sera notamment le cas des parents, pour le comportement fautif de leur enfant mineur, des instituteurs et artisans pour le fait de leurs élèves ou apprentis, et, celui des maîtres et commettants pour la faute commise par leurs préposés. Nous n'allons étudier que ce dernier scénario, qui nous semble le plus intéressant dans notre thème, l'une des plus courantes utilisations des drones étant d'ordre commercial, par des sociétés qui emploient des travailleurs.

En ce qui concerne les maîtres et commettants, le Code civil¹⁸² rappelle qu'ils sont présumés responsables des dommages causés par le comportement fautif de leurs domestiques et préposés dans l'exercice de leurs fonctions¹⁸³. Il s'agit d'une présomption irréfragable de responsabilité pour le commettant : dès l'instant où toutes les conditions d'application du régime sont remplies, le commettant voit sa responsabilité engagée alors qu'il n'a commis, lui-même, aucune faute¹⁸⁴. Cette fermeté du régime s'inscrit toujours dans cette volonté récurrente d'offrir une meilleure indemnisation à la victime en lui proposant un responsable, un débiteur, sans doute plus solvable que l'auteur de la faute¹⁸⁵.

Détaillons ensemble les différents éléments du régime, ainsi que cet effet sévère, la présomption irréfragable de responsabilité. Notons que l'ensemble des conditions d'application de ce régime doivent être prouvées par le demandeur, par toutes voies de droit¹⁸⁶.

¹⁸¹ Article 1384, alinéas 1 et 3 du Code civil.

¹⁸² Article 1384, alinéa 3 du Code civil.

¹⁸³ Dans la suite de notre exposé, nous confondrons les notions de maîtres et de commettants, ainsi que celles de domestiques et de préposés, comme souvent proposé par la doctrine (Ch. DALCQ, « La responsabilité du fait des personnes agissant pour autrui », in *Responsabilités – Traité théorique et pratique*, Diegem, Kluwer, 2000, p.23).

¹⁸⁴ B. KOHL, *Droit de la responsabilité*, Liège, Anthémis, 2008, p. 208.

¹⁸⁵ P. BRUN, *op. cit.*, p. 279.

¹⁸⁶ B. KOHL, *op. cit.*, 2008, p. 206.

Section 2. Conditions d'application

§1. Le dommage

Comme pour chacun des régimes que nous observons, pour engager la responsabilité de quiconque, il est nécessaire que le demandeur ait subi un dommage. Nous ne reviendrons pas sur cette notion déjà amplement détaillée précédemment.

§2. Le lien de subordination

L'élément essentiel de ce régime, la *ratio legis* de la responsabilité du commettant pour une faute qu'il n'a pas lui-même commise, est le lien de subordination qu'il entretient avec le préposé, auteur du comportement en cause. En effet, la doctrine tend à justifier cette sévérité du régime par le fait qu'il faut sanctionner les commettants qui ont accordé leur confiance et ont confié des tâches à des personnes maladroites ou imprudentes¹⁸⁷. Cela incite les sociétés à entreprendre une action de prévention lors de l'embauche¹⁸⁸. En outre, la responsabilité directe du commettant s'explique également par le fait que ces préposés sont sous la surveillance et l'autorité du commettant. Ils sont supposés exécuter les ordres et demandes de leur commettant qui est présent pour les surveiller¹⁸⁹. Il est donc logique que le commettant réponde des erreurs de son personnel.

Le lien de subordination correspond à la situation où le commettant emploie le préposé pour son compte, afin de réaliser des prestations, dans une relation d'autorité et de surveillance (le commettant doit pouvoir donner des instructions au préposé, le surveiller et le sanctionner), tant contractuelle que factuelle¹⁹⁰. Il est alors nécessaire « *que le commettant dispose du pouvoir de diriger l'activité du préposé, de lui donner des ordres, tandis que, corrélativement le préposé est tenu de s'y conformer*¹⁹¹ ».

Cette subordination étant un fait juridique, la victime peut la prouver par toutes voies de droit et le juge l'apprécie selon les circonstances de fait¹⁹². Toutefois, la nature et la qualification juridique d'un contrat de travail entre les parties ne peuvent déduire nécessairement l'existence d'un lien de subordination¹⁹³. Le juge doit, malgré un contrat de travail, vérifier si, dans les faits, au moment de la faute, le commettant pouvait exercer son autorité et sa

¹⁸⁷ P.-A. FORIERS, « Responsabilité personnelle des organes, mandataires, préposés et agents d'exécution – Responsabilité du fait d'autrui », in *Actualité en droit de la responsabilité*, Bruxelles, Bruylant, 2010, pp. 62-63.

¹⁸⁸ B. KOHL, *op. cit.*, 2008, p. 168.

¹⁸⁹ P.-A. FORIERS, « Responsabilité personnelle des organes, mandataires, préposés et agents d'exécution – Responsabilité du fait d'autrui », *op. cit.*, pp. 62-63 ; P. BRUN, *op. cit.*, p. 278.

¹⁹⁰ P. BRUN, *op. cit.*, p. 279.

¹⁹¹ T. MALENGREAU, « La responsabilité extracontractuelle du commettant pour le fait de son préposé : jurisprudence récente et réflexion » in *Droit de la responsabilité : questions choisies*, Bruxelles, Larcier, 2015, 4.

¹⁹² J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, *op. cit.*, p. 71.

¹⁹³ P. BRUN, *op. cit.*, pp. 281-283 ; T. MALENGREAU, *op. cit.*, n°4.

surveillance sur le préposé¹⁹⁴. Il faut cependant préciser qu'il n'est pas obligatoire que le commettant soit présent ou ait réellement user de son droit d'autorité ou de surveillance, au moment où son employé commet la faute, pour voir sa responsabilité engagée. Il suffit qu'au moment de la faute, le préposé soit occupé à une fonction liée au lien de préposition¹⁹⁵.

§3. *La faute du préposé*

Comme annoncé, le régime de la responsabilité du commettant institue une responsabilité objective, une responsabilité sans faute. Toutefois, il faut éviter la confusion. Le régime prévoit que la responsabilité du commettant est engagée alors qu'il n'a lui-même commis aucune faute, mais cela ne signifie pas que le régime ne connaît aucune faute : pour engager la responsabilité du commettant, il faut nécessairement que son préposé ait, lui, commis une faute ayant engendré un préjudice à un tiers¹⁹⁶. Il y a donc bel et bien présence d'une faute, mais dans le chef du préposé. Il sera alors demandé à la victime de prouver la commission d'une faute dans le chef de l'exécutant, en lien causal avec le dommage qu'elle a subi. En ce qui concerne la faute, c'est aux éléments d'application développés dans le régime précédent auxquels on peut se référer pour circonscrire la notion.

Ainsi, la gravité de la faute n'a pas d'incidence sur la responsabilité¹⁹⁷. Le commettant est responsable du fait produit par son préposé, que ce soit une faute lourde, légère ou intentionnelle¹⁹⁸.

§4. *Le lien causal entre la faute du préposé et le préjudice subi par la victime*

C'est à la victime qu'il revient de démontrer, outre le dommage qu'elle a subi (1), le lien de subordination (2) et la faute du préposé (3), le lien causal qui existe entre le comportement fautif de l'employé dans l'exercice de ses fonctions et le préjudice (4)¹⁹⁹.

§5. *Rattachement du fait dommageable aux fonctions du préposé*

Pour que la responsabilité du commettant soit retenue pour la faute de son préposé, il faut impérativement que cette faute ait été réalisée, par le préposé, dans l'exercice des fonctions pour lesquelles il est employé et non dans le cadre de ses affaires privées²⁰⁰.

¹⁹⁴ Cass. 17 novembre 1999, *Pas.*, I, p. 1510.

¹⁹⁵ T. MALENGREAU, *op. cit.*, n°8.

¹⁹⁶ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, p. 97.

¹⁹⁷ T. MALENGREAU, *op. cit.*, n°18.

¹⁹⁸ Ch. DALCQ, « La responsabilité du fait des personnes agissant pour autrui », *op. cit.*, p. 9 ; Cass. 11 décembre 2001, *Pas.*, 2001, Tome I, n°692.

¹⁹⁹ T. MALENGREAU, *op. cit.*, n°27.

²⁰⁰ P.-A. FORIERS, « Responsabilité personnelle des organes, mandataires, préposés et agents d'exécution – Responsabilité du fait d'autrui », *op. cit.*, p. 63.

La Cour de cassation donne une interprétation large de cet élément : il suffit que l'acte fautif « ait été commis pendant le temps de la fonction et soit même indirectement et occasionnellement, en relation avec ladite fonction, de sorte que la seule circonstance que l'acte illicite, fût-ce une infraction, ait été commis intentionnellement et sans l'accord du commettant, ne permet pas de conclure que son auteur n'a pas agi dans le cadre des fonctions qu'il occupait »²⁰¹.

C'est le juge qui apprécie, *in concreto*, si l'acte illicite a été accompli pendant le service et en relation avec les missions pour lesquelles le préposé est employé.

Section 3. Effet : une présomption irréfragable de responsabilité pour le commettant

§1. La responsabilité du commettant

La responsabilité du commettant découle d'une présomption irréfragable²⁰². A l'instant où les conditions d'application du régime, que nous venons de détailler sont réunies, le commettant engage sa responsabilité, sans aucun moyen pour lui de la renverser, alors même qu'il n'a commis aucune faute. Il ne peut pas prouver son impossibilité d'empêcher le dommage en raison d'une cause exonératoire²⁰³. Il s'agit d'une présomption irréfragable de responsabilité, un régime de responsabilité objective²⁰⁴.

La seule échappatoire pour le commettant est de démontrer que les conditions d'application du régime ne sont pas cumulativement présentes²⁰⁵ (le fait que le préposé a commis l'acte illicite en dehors de ses fonctions, qu'il n'y a pas de lien de subordination entre le préposé et le commettant, que le préposé n'a pu éviter la faute en raison d'une cause étrangère exonératoire de responsabilité, etc.). Ce régime de responsabilité objective se distingue des autres, tel que celui de la responsabilité du fait des choses, notamment sur cet aspect. Le commettant ne peut, à l'inverse des autres régimes, prouver une cause étrangère exonératoire dans son chef qui l'aurait empêché d'éviter le dommage²⁰⁶. Toutefois, il peut invoquer une cause d'exonération dans le seul cas où celle-ci annule la condition de faute dans le chef de son préposé. Cette cause exonératoire ne s'apprécie alors que dans le chef du préposé et non celui du commettant.

²⁰¹ *Ib. Id.* ; Cass. 11 décembre 2001, *Pas.*, 2001, Tome I, n°692.

²⁰² B. KOHL, *op. cit.*, 2008, p. 208.

²⁰³ P. BRUN, *op. cit.*, pp. 278 et 287.

²⁰⁴ J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, *op. cit.*, p. 70.

²⁰⁵ P. BRUN, *op. cit.*, p. 287.

²⁰⁶ T. MALENGREAU, *op. cit.*, n°2.

En ce qui concerne la condition d'application selon laquelle la faute de l'employé doit être réalisée pendant l'exécution de l'activité pour laquelle il est mandaté, le commettant peut prouver l'abus de droit pour éviter sa responsabilité.

A. L'abus de fonction

L'abus de fonction est la situation dans laquelle le préposé, pendant la durée du travail pour lequel il est employé par le commettant et avec les moyens mis à sa disposition, commet une faute alors qu'il gère ses affaires personnelles.

La Cour de cassation, dans un arrêt de principe du 26 octobre 1989 institue que, l'abus de fonction, en soi, ne permet pas au commettant d'exonérer sa responsabilité : « *si l'acte illicite accompli par le préposé résulte d'un abus de fonctions, le commettant n'est exonéré de sa responsabilité que si son préposé a agi hors des fonctions auxquelles il était employé, sans autorisation, et à des faits étrangères à ses attributions* »²⁰⁷. Ainsi, la responsabilité du commettant est annulée si, au moment où le préposé a commis une faute, il était occupé, sans l'accord de son employeur, à ses effets personnels donc sans lien avec les tâches pour lesquelles il était habilité par son commettant et pendant le temps prévu pour la réalisation de ces missions.

§2. Quid de la responsabilité personnelle du préposé :

Même si la victime engage la responsabilité du commettant pour une faute commise par son préposé, le comportement du préposé ne se voit pas, pour autant, ôter son caractère fautif. Par conséquent, en plus de retenir la responsabilité du commettant, il est toujours possible, pour le demandeur, d'engager la responsabilité personnelle du préposé pour sa propre faute²⁰⁸. La victime peut donc retenir, à la fois la responsabilité du commettant, débiteur sans doute plus sûr, et la responsabilité personnelle du préposé sur base de l'article 1382 du Code civil²⁰⁹. Ces deux responsabilités peuvent être cumulées.

Toutefois, il existe une exception légale à ce principe, en ce qui concerne les travailleurs salariés. L'article 18 de la loi du 3 juillet 1978²¹⁰ accorde une immunité au travailleur salarié pour sa faute légère occasionnelle. Le travailleur salarié, c'est-à-dire le préposé engagé dans les liens d'un contrat de travail, qui commet une faute engendrant un dommage à un tiers ou à son employeur, dans l'exécution de son contrat, ne doit, sur la base de l'article 1382 du Code

²⁰⁷ *Ib. Id.*, n°36.

²⁰⁸ P.-A. FORIERS, « Responsabilité personnelle des organes, mandataires, préposés et agents d'exécution – Responsabilité du fait d'autrui », *op. cit.*, pp. 65-66.

²⁰⁹ P. BRUN, *op. cit.*, pp. 279-280.

²¹⁰ Article 18 de la Loi du 3 juillet 1978 sur le contrat de travail et d'emploi, *M. B.*, 22 août 1978.

civil, répondre personnellement que de sa faute lourde, sa faute légère habituelle et sa faute intentionnelle²¹¹.

Même si le préposé peut bénéficier de cette immunité, la responsabilité du commettant pour le fait d'autrui subsiste. Par conséquent, le commettant ne peut voir sa responsabilité exonérée par l'intermédiaire de l'exemption de responsabilité octroyée au préposé²¹².

Section 4 : Illustration du régime de la responsabilité du fait d'autrui en cas d'utilisation d'un drone.

Le régime de responsabilité des maîtres et commettants peut s'appliquer à la situation dans laquelle un professionnel (une entreprise ou un particulier) confie pour son compte, à ses préposés, certaines tâches nécessitant l'usage d'un drone. Ce régime sera appliqué, par exemple, dans le cas où l'employé (le préposé) d'une petite entreprise (le commettant), alors qu'il collecte des données thermiques pour l'activité de la société, brouille et dérègle les fréquences radio des forces de l'ordre, en choisissant le mauvais canal de fréquences pour guider son drone. Dans ce cas, la responsabilité de la société peut être retenue car, le préposé, au moment où il commet l'erreur de ne pas respecter son plan de vol et donc la fréquence à utiliser, se trouve dans l'exercice de ses fonctions puisque mandaté à cette tâche par son employeur. Il en est de même pour l'employé qui ne respecte pas les zones de vol imposées par l'arrêté royal et dont le drone entre en collision avec des lignes à haute tension, privant toute une ville d'électricité. Le patron pour lequel il travaillait au moment de la faute verra sa responsabilité engagée pour répondre de cette erreur.

Dans les deux cas, la seule possibilité qu'ont les commettants d'annuler leur responsabilité est de prouver que les conditions d'application du régime n'étaient pas remplies.

Section 5. Conclusion

Nous avons choisi de consacrer l'analyse du régime de responsabilité du fait d'autrui, au régime particulier de la responsabilité sans faute du commettant pour le fait de son préposé. Il nous semble que ce type de responsabilité peut parfaitement encadrer la situation dans laquelle une entreprise ou un patron délègue à ses préposés la mission d'utiliser un drone pour les besoins de la société.

En prenant pour démonstration deux arrêts de la Cour de cassation française concernant des dommages produits par le vol de petits avions, nous pouvons déclarer que le régime de

²¹¹ J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, op. cit., p. 70.

²¹² *Ib. Id.*, p. 71.

responsabilité des commettants est celui qui répond au mieux et complètement à la responsabilité qui pourrait être mise en jeu dans l'hypothèse d'un dommage causé par un drone piloté par un employé ou un préposé. Ainsi, chacune des conditions imposées par ce régime (lien de subordination, lien avec les fonctions du préposés) s'accorde de manière juste avec les situations où l'accident provoqué par le drone découle d'une faute d'un employé.

Dans une première affaire, un homme avait été blessé par la cargaison de liquide parachutée par un canadaire alors qu'il se trouvait sur les lieux d'un incendie en Haute-Corse. La victime assigna en réparation le directeur du Service Départemental Incendie et Protection civile de Haute-Corse (le SDI), sur base de l'article 1384, alinéas 1 et 5 du Code civil français, correspondant au régime belge de la responsabilité du commettant.

Le défendeur a indiqué, en première instance, ne pouvoir être considéré comme le commettant du pilote de l'avion qui avait largué l'eau de l'avion. La Cour de cassation française, elle, démontra une autre vision de la situation. Au vu des pièces versées au débat, un avion de la SDI survolait la région pour une mission de guet aérien et a été dérouté en pleine mission, *sur ordre du Centre opérationnel du SDI*, sur une intervention suit à un départ de feu sur les lieux de l'accident. La Cour épingla le fait que cet avion, à l'origine du dommage, dépendait du SDI de Haute-Corse, ayant fait appel aux moyens dont il disposait pour assurer sa mission de service public face à l'incendie, et que le pilote de l'avion ne disposait d'aucun pouvoir de contrôle et de surveillance sur l'appareil et restait *soumis à l'autorité du SDI*. Dès lors, le SDI disposait *d'un pouvoir de surveillance* et du *pouvoir d'imposer des ordres* au pilote. Ces pouvoirs caractérisent un lien de subordination qui démontre que le SDI est bel et bien le commettant du pilote de l'aéronef. Pour toutes ces raisons, la Cour de cassation française condamna le SDI de Haute-Corse à la réparation des préjudices subis par la victime, sur le fondement du régime de responsabilité des commettants²¹³.

Dans un arrêt similaire, la Cour de cassation française confirma que l'établissement public Service Départemental d'Incendie et de Secours des Bouches-du-Rhône (SDIS 13), en sa qualité d'employeur, était responsable des blessures d'un sapeur-pompier en intervention, suite au largage de liquide par un avion en opération sur les lieux. En effet, étant donné que l'avion dépendait du SIDS 13, qu'il était le seul à *pouvoir faire ordre* au pilote de l'avion bombardier temporairement engagé pour cette tâche, sur la manière de remplir sa mission, puisque « *durant toute l'opération de mise à disposition, le pilote de l'aéronef, dépourvu de*

²¹³ Cass. française, Chambre civile 2, 6 février 2003, 01-16-380, arrêt disponible sur <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000007049037>

tout pouvoir de contrôle et de surveillance, avait nécessairement agi sous les directives, instruction et autorisation du COS (le responsable de la coordination arienne du SDIS 13) ». La Cour de cassation confirma alors que « *par l'effet de sa demande d'engagement, le SDIS 13, par l'intermédiaire de son COS, était devenu temporairement le commettant du pilote de l'aéronef et, en conséquence, le responsable du dommage causé par ce véhicule* »²¹⁴.

Par ces arrêts, nous constatons que le régime de responsabilité des commettants est applicable dans l'hypothèse d'un dommage provoqué par un drone dont le pilote est le préposé d'une société, d'un employeur ou d'un service public, puisque s'appliquant déjà adéquatement au vol des petits avions.

Chapitre 3. La responsabilité du fait de la chose viciée – Article 1384, in fine, du Code civil

« *On est responsable, (...) du dommage causé par le fait (...) des choses que l'on a sous sa garde*²¹⁵ » (Article 1384, *in fine* du Code civil).

Section 1. Notion

Le régime de la responsabilité du fait des choses, institué à l'article 1384, *in fine* du Code civil²¹⁶ est un régime qui a vu le jour avec la révolution industrielle qui a provoqué l'essor de machines industrielles dangereuses. L'idée était de permettre une meilleure indemnisation des victimes dont le travail était auparavant la seule source de revenu. Est alors né un principe général de responsabilité du fait de la chose inanimée viciée. Ce régime est caractérisé par la présence d'un vice qui affecte une chose, un outil, qui vient remplacer l'habituelle faute dans le chef de son gardien. La responsabilité du fait des choses est un régime de responsabilité sans faute, pour lequel il suffit de démontrer l'existence d'un défaut qui vicie la chose pour engager sa responsabilité²¹⁷. Ce nouveau régime de responsabilité objective a d'ailleurs été consacré par la Cour de cassation dans un arrêt du 26 mai 1904²¹⁸.

En plus de cette condition de vice dont doit être dotée la chose, le régime de l'article 1384, *in fine*, suppose la réunion d'autres éléments que nous allons détailler.

²¹⁴ Cass. française, Chambre civile 2, 4 février 2016, 14-29839, *op. cit.*.

²¹⁵ Article 1384, *in fine* du Code civil.

²¹⁶ *Ib. Id.*.

²¹⁷ L. CORNELIS, I. VUILLARD, « La responsabilité du fait des choses », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, Livre 30, Waterloo, Kluwer, 2008, pp. 6-7.

²¹⁸ Cass., 26 mai 1904, Pas., 1904, Tome I, p. 246.

Section 2. Conditions d'application

§1. Le dommage

Comme dans tous les régimes de responsabilité, il est exigé qu'un dommage soit causé à la victime pour qu'une quelconque responsabilité soit engagée. Ayant déjà vu en détail la notion de dommage lors de son examen dans le régime de la responsabilité du fait personnel, nous n'y reviendrons pas.

§2. Une chose viciée

La seconde exigence du régime est la présence d'une chose viciée. C'est le vice dont est pourvue la chose qui remplace l'élément de faute que l'on connaît dans le régime de responsabilité du fait personnel. Par conséquent, le préjudice subi par la victime doit avoir été occasionné par une chose atteinte d'un vice. Décomposons cette obligation.

A. Une chose

Qu'entend-on par la notion de chose ? Au départ, la jurisprudence souhaitait faire une distinction entre les biens meubles et immeubles, excluant ces derniers du régime d'application de la responsabilité des choses²¹⁹.

Aujourd'hui, cette distinction ne tient plus. La notion de « chose » doit être comprise dans un sens très large, puisqu'on y exclut uniquement les animaux, le corps humain²²⁰, ainsi que les *res nullius* (comme la neige, par exemple), tant que celles-ci ne font pas l'objet d'un acte d'appropriation ou de maîtrise, même pendant un court instant²²¹ (ce qui serait le cas « d'une boule de neige que l'on forme avec ses mains ou d'une bouteille abandonnée dans laquelle on frappe du pied²²² »).²²³ Entrent donc dans le terme « choses », les choses simples comme un arbre²²⁴, les choses composées qui disposent d'un caractère distinct malgré un assemblage tel que les vis d'une voiture²²⁵, ou encore les choses complexes, c'est-à-dire qui font l'objet d'un assemblage de différents composants, comme c'est le cas d'un ordinateur²²⁶.

B. Un vice

Cette chose, qui cause le préjudice à autrui, doit être affectée d'un vice. Toujours dans le souci d'indemniser le plus souvent possible la victime, la notion de vice est, elle aussi, très

²¹⁹ P. BRUN, *op. cit.*, p. 225.

²²⁰ R. O. DALCQ, « L'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil s'applique-t-il aux biens corporels ? », note sous Cass (1^{ère} ch.), 21 avril 1972, *R.C.J.B.*, 1973, p. 428.

²²¹ P. BRUN, *op. cit.*, p. 226.

²²² P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile, op. cit.*, p. 82.

²²³ *Ib. Id.*, pp. 81-82.

²²⁴ Civ. Charleroi, 24 février 1992, *Rev. rég. dr.*, 1993, p. 20.

²²⁵ L. CORNELIS, I. VUILLARD, *op. cit.* p. 14.

²²⁶ *Ib. Id.*, p. 15.

largement entendue. En effet, depuis 1971, la Cour de cassation répète la définition du vice suivante : « *une caractéristique anormale qui la rend, en certaines circonstances, susceptible de causer un dommage* »²²⁷. Analysons ensemble cette explication.

I. Une caractéristique anormale

Le terme « caractéristique », tout d'abord, souligne le fait que le vice doit être un état de la chose, *un élément intrinsèque* et non une circonstance extérieure à celle-ci. Ainsi, la Cour de cassation rappelle qu'une mauvaise utilisation²²⁸ ou un emplacement anormal²²⁹ de la chose ne constituent pas un vice. De la même manière, le comportement anormal de la chose, l'éclatement d'un pneu²³⁰ par exemple, ne peut, non plus, être considéré comme un vice²³¹.

Ensuite, cette disposition inhérente à la chose doit nécessairement être *anormale*, c'est-à-dire un élément inhabituel « *par rapport à une chose d'une même catégorie et d'un même type au moment des faits, plus spécialement à la lumière du caractère préjudiciable de la chose en certaines circonstances* »²³². Sera appréciée comme anormale, la caractéristique de la chose qui l'écarte de son modèle placé dans les mêmes circonstances²³³. Ainsi, à de nombreuses reprises, la jurisprudence a jugé normal la présence de feuilles ou de déchets de légumes au sol du rayon « fruits et légumes » d'un supermarché. Dans ces circonstances, dans un tel rayon, cet état particulier du sol ne revêt pas un caractère anormal, puisqu'il ne s'écarte pas de la norme d'un autre sol d'un rayon « fruits et légumes ». La feuille de légume constitue un phénomène quotidien auquel les clients peuvent raisonnablement s'attendre²³⁴.

L'anomalie de la chose qui la distingue de son modèle peut être soit présente dès sa fabrication, soit apparaître à tout moment, par la suite²³⁵. Il faut également ajouter que le vice ne doit pas nécessairement être permanent, la disposition anormale de la chose peut n'être qu'occasionnelle²³⁶.

²²⁷ Cass., 23 septembre 1971, *Pas.*, 1972, Tome I, p. 80.

²²⁸ R. PIRSON, A. DE VILLÉ, *op. cit.*, p. 307.

²²⁹ Cass., 11 octobre 1984, *Pas.*, 1985, Tome I, p. 214 ; L. CORNELIS, I. VUILLARD, « La responsabilité du fait des choses », *op. cit.* p. 20.

²³⁰ Cass. (1^{ère} ch.), 24 février 2006, *R.G.A.R.*, 2007, n° 14299.

²³¹ L. CORNELIS, I. VUILLARD, *op. cit.* p. 21.

²³² Cass., 11 septembre 1980, *Res. Jur. Imm.*, 1980, p.327 ; Cass. 27 mai 1982, *J.T.*, 1983, p. 48.

²³³ L. CORNELIS, I. VUILLARD, *op. cit.* p. 19.

²³⁴ Cass., 6 mars 1981, *Pas.*, 1981, Tome I, p. 736.

²³⁵ L. CORNELIS, I. VUILLARD, *op. cit.* p. 19.

²³⁶ *Ib. Id.* ; J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, *op. cit.*, p. 80.

Il reviendra, au demandeur de démontrer que la chose est affectée d'un vice par toutes voies de droit²³⁷.

II. Une caractéristique anormale susceptible de causer un dommage :

Cette disposition particulière de la chose doit être susceptible de causer une lésion à autrui. En d'autres termes, cela signifie qu'un lien causal doit exister entre l'anomalie de la chose et le dommage dont est victime le tiers. Le dommage doit inévitablement découler de l'état singulier de la chose : il faut que la victime puisse démontrer qu'en l'absence de ce vice le dommage ne serait pas réalisé ou, en tout cas, ne se serait pas produit de la même manière.

Revient alors la question de la prévisibilité : en présence de ce vice, le dommage devait être prévisible. La victime doit démontrer que la chose et son vice ont été une condition *sine qua non* de son dommage²³⁸. S'il était imprévisible que l'état anormal de la chose soit susceptible de causer un dommage, l'application du régime de responsabilité du fait des choses viciées est rejetée²³⁹.

C. Illustrations d'une chose viciée, élément constitutif du régime de responsabilité du fait des choses, en cas d'utilisation d'un drone.

La notion de « chose » dans le régime de l'article 1384, *in fine* étant appréciée très largement, les engins volants tels que les drones peuvent en connaître l'application, puisqu'il s'agit de choses complexes, c'est-à-dire réalisées par l'assemblage de plusieurs composants²⁴⁰. De quel genre de vice pourrait être affecté le drone ? On pourrait considérer comme « chose viciée », un drone qui perd une pièce en vol et qui s'écrase au sol en mettant le feu à une forêt ou en abimant des cultures. Le fait que cette pièce ne tienne pas correctement sur l'appareil est une caractéristique intrinsèque à l'aéronef, ne résultant pas, dans ce cas, d'une mauvaise utilisation de l'engin. Il en est de même pour le drone qui, malgré un excellent pilotage, connaît un problème de direction à cause d'une pièce cassée, inversant la marche avant et la marche arrière. Cette anomalie oblige l'appareil à entrer, malencontreusement, au sein d'un espace réservé au modélisme, entrant en collision avec d'autres appareils. On peut également citer le drone qui fait plus de bruit que ce que ce genre d'appareil est supposé faire et qui, par ce bruit, chasse les abeilles d'un apiculteur trop loin de leurs ruches pour puissent y revenir.

²³⁷ L. CORNELIS, I. VUILLARD, *op. cit.* p. 27 ; J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, *op. cit.*, p. 83.

²³⁸ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, p. 83.

²³⁹ L. CORNELIS, I. VUILLARD, *op. cit.* p. 26.

²⁴⁰ *Ib. Id.*, p. 15.

§3. *Le gardien de la chose*

Lorsque la victime fait application du régime de l'article 1384, *in fine*, elle met, en réalité, en cause la responsabilité du gardien de la chose.

Selon de nombreux arrêts de la Cour de cassation, le gardien de la chose est « *celui qui, pour son propre compte, fait usage de la chose, la conserve ou en jouit avec un pouvoir de direction, de contrôle et de surveillance* »²⁴¹.

A. « ... fait usage de la chose, la conserve ou en jouit ... »

Pour être qualifié de gardien, le défendeur ne doit pas nécessairement « garder » la chose, dans le sens premier du terme. La notion de garde englobe plusieurs actions : le gardien sera donc la personne qui use de la chose, la conserve ou en tire profit. Il s'agit bien là d'alternatives qui ne sont d'ailleurs pas limitatives²⁴².

B. « ... avec un pouvoir de direction, de contrôle et de surveillance... »

Il ne suffit pas que la personne conserve ou emploie le bien pour être désigné gardien. Encore faut-il qu'elle soit dotée d'un pouvoir de direction, de contrôle et de surveillance sur cette chose²⁴³. En d'autres mots, le gardien, en plus, d'user ou de garder la chose, doit en avoir la maîtrise (le pouvoir de prendre des initiatives pour l'objet et en avoir le sort entre les mains), sans que cela ne soit contesté par d'autres sujets de droit²⁴⁴. Ainsi, la seule disposition ou le simple usage de la chose ne permet pas de conclure à la qualification de « garde »²⁴⁵.

Nous sommes donc aujourd'hui face à une théorie de la garde matérielle, car on accorde la qualité de gardien à celui qui dispose d'un simple pouvoir de fait sur la chose, c'est-à-dire, celui qui exerce les pouvoirs d'usage, de direction et de contrôle²⁴⁶.

C. « ... pour son propre compte ... »

Le gardien doit nécessairement « garder » la chose pour son propre compte et non pour celui d'autrui, tel un employeur ou un mandant. Cette dernière précision permet dès lors de distinguer le préposé du gardien. En effet, le préposé qui use d'une chose sous la subordination d'un supérieur, ne dispose du pouvoir de maîtrise que de manière subordonnée,

²⁴¹ J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, op. cit., p. 78 ; Cass., 24 janvier 1991, *Pas.*, 1991, Tome I, p. 500 ; Cass., 18 avril 1975, *Pas.*, 1975, p. 828.

²⁴² L. CORNELIS, I. VUILLARD, op. cit. p. 10.

²⁴³ P. BRUN, op. cit., pp. 233-234.

²⁴⁴ L. CORNELIS, *Principes du droit belge de la responsabilité civile extracontractuelle*, Bruxelles, Bruylant, 1991, Tome I, n° 283.

²⁴⁵ L. CORNELIS, I. VUILLARD, op. cit. p. 10.

²⁴⁶ S. BERTOLASO, « Droit à réparation », *Juris Cl. Civ. – Code civil, articles 1382 à 1386*, 2002, fascicule 150-20, pp. 4-5.

ce qui l'exclut de la qualité de gardien²⁴⁷. Toutefois, dans le cas où un préposé exploiterait la chose pour un usage exclusivement privé, il pourrait voir sa responsabilité engagée sous la notion de gardien²⁴⁸.

Il faudra alors examiner si, au moment de la réalisation du dommage, le défendeur employait la chose pour son propre compte ou s'il l'utilisait en exécution d'une mission qui lui avait été ordonnée par autrui²⁴⁹.

D. Appréciation de la qualité de « garde »

Cette qualité de « gardien » doit impérativement s'apprécier au moment où le dommage se produit, la garde pouvant être temporaire, partagée ou divisée. Ce sera à nouveau à la victime de démontrer, par toutes voies de droit, que le défendeur était le gardien de la chose au moment où le dommage s'est réalisé²⁵⁰.

E. Illustration du gardien, élément constitutif du régime de responsabilité du fait des choses, en cas d'utilisation d'un drone.

Lorsqu'il invoque la responsabilité, l'article 82 de l'arrêté royal parle du « télépilote ». Ce pilote, peut-il être considéré comme un gardien, au sens de l'article 1384, *in fine* du Code civil ?

L'article 1^{er}, 7° de l'arrêté royal décrit le télépilote comme « *une personne qui exécute des tâches essentielles pour l'exploitation d'un aéronef télépilote et qui, le cas échéant, manœuvre les commandes de vol d'un aéronef télépilote durant le temps de vol* »²⁵¹. Cette explication ne donne pas directement la réponse à notre question.

En effet, pour que le télépilote soit le gardien, il faut vérifier que les conditions de cette qualité sont présentes. Ainsi, sera donc à la fois pilote et gardien, engageant alors sa responsabilité en vertu de l'article 1384, *in fine*, un photographe qui détient des drones et qui propose aux habitants d'acheter la photo aérienne de leur maison. Ce professionnel, est lui-même propriétaire des drones qu'il utilise dans le cadre de son activité professionnelle de photographe. Il use de ses appareils pour prendre des photos, mais dispose également d'un pouvoir de maîtrise et de contrôle sur la chose puisqu'il les pilote personnellement et qu'il décide de leur sort (il peut, par exemple, décider de les revendre pour acheter du matériel plus performant). Par conséquent, si un de ses drones viennent à commettre un dommage en

²⁴⁷ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, op. cit., p. 85.

²⁴⁸ L. CORNELIS, I. VUILLARD, op. cit. p. 9 ; P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, op. cit., p. 85.

²⁴⁹ L. CORNELIS, I. VUILLARD, op. cit. p. 9.

²⁵⁰ *Ib. Id.*, pp. 11-13.

²⁵¹ Article 1^{er}, 7° de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge, op. cit..

raison d'un vice, le photographe, gardien du drone verra sa responsabilité engagée pour le préjudice subi.

Section 3. Effets : Une présomption irréfragable de responsabilité

Dès l'instant où toutes les conditions du régime sont rencontrées, une présomption irréfragable de responsabilité dans le chef du gardien de la chose est reconnue, ne pouvant être renversée que par la preuve d'une cause étrangère exonératoire²⁵². En effet, suite aux nombreux accidents causés par les machines suite à la révolution industrielle, le régime s'est amélioré en prenant le parti de protéger encore mieux les victimes en créant une présomption irréfragable de responsabilité dans le chef du gardien, par la simple réunion des éléments constitutifs du régime²⁵³.

Par conséquent, la seule manière pour le gardien de libérer sa responsabilité est d'apporter la preuve que les conditions d'application du régime ne sont pas remplies (il n'était pas le gardien de la chose au moment où le dommage s'est produit, la caractéristique singulière de la chose n'est pas anormale, etc.) ou la présence d'une cause étrangère exonératoire²⁵⁴.

Puisqu'il s'agit d'un régime de responsabilité objective, l'absence de faute dans le chef du gardien ne permet pas, à elle seule, d'exonérer sa responsabilité²⁵⁵. C'est pour cette raison d'ailleurs, que l'incapacité de discernement du gardien ne permet pas d'échapper à sa responsabilité, cet élément jouant sur l'imputabilité de la faute²⁵⁶.

Section 4. Les causes étrangères exonératoires

§1. Notion :

Alors que les faits justificatifs jouent sur le caractère fautif du comportement, et donc sur la faute, les causes étrangères exonératoires (ou les causes de « non-imputabilité »²⁵⁷) jouent, elles, sur un autre élément constitutif de la responsabilité, le lien causal²⁵⁸. La cause étrangère exonératoire empêche la naissance d'une causalité entre la faute et le dommage²⁵⁹. Elle permet à l'auteur d'un comportement fautif de soustraire sa responsabilité en prouvant que le

²⁵² P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, pp. 81-82 ; P. BRUN, *op. cit.*, p. 251.

²⁵³ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 2, pp. 237-240.

²⁵⁴ Cass. 29 octobre 1987, *Pas.*, 1988, Tome I, p. 254.

²⁵⁵ R. PIRSON, A. DE VILLÉ, *op. cit.*, p. 320.

²⁵⁶ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 2, pp. 241 et 90 ; L. CORNELIS, I. VUILLARD, *op. cit.* p. 8.

²⁵⁷ P. JOURDAIN, « Faits justificatifs », *op. cit.*, p. 2.

²⁵⁸ L. CORNELIS, P. VAN OMMESELAGHE, *op. cit.*, pp. 275-277.

²⁵⁹ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, p. 35.

dommage n'est, *in fine*, pas causé par l'acte qu'il a posé, mais bien par un autre évènement auquel il est totalement étranger²⁶⁰.

Dans le régime de la responsabilité objective du fait des choses atteintes d'un vice, les causes étrangères exonératoires renversent la présomption irréfragable selon laquelle, dès lors que toutes les conditions du régime sont réunies, le gardien de la chose est responsable du dommage que cause la chose, même s'il n'a commis aucune faute. Ces évènements prouvent que le dommage n'est en réalité pas dû au vice de la chose, mais à une cause étrangère. Analysons les diverses causes exonératoires de responsabilité que peut avancer le gardien de la chose.

§2. La force majeure ou le cas fortuit :

Le premier évènement que peut invoquer le gardien est la force majeure, de laquelle, exclusivement, découle le dommage, mettant ainsi de côté le vice de la chose comme éventuelle cause du préjudice. Pour ce faire, il faut impérativement que la force majeure soit la seule cause du dommage. Si la force majeure et le vice de la chose coexistent dans l'origine de la lésion, la responsabilité du gardien ne peut être exonérée.

En outre, on retient traditionnellement qu'un évènement, pour être qualifié de force majeure, doit revêtir trois qualités : il doit être imprévisible, irrésistible, et indépendant de la volonté du défendeur²⁶¹.

L'évènement est *imprévisible* et *irrésistible* lorsque le défendeur peut prouver qu'il était impossible pour lui de le prévoir et d'en empêcher les conséquences. Ces deux caractères doivent être appréciés *in abstracto* : le juge vérifie si un homme normal, placé dans les mêmes circonstances de fait aurait pu, ou non, prévoir et surmonter cet obstacle²⁶². Le défendeur doit alors prouver qu'il a été dans l'impossibilité d'agir autrement qu'il ne l'a fait²⁶³. Au travers de la jurisprudence, on remarque que ces conditions sont strictes : par exemple, il a été jugé que le caractère imprévisible n'était pas présent dans le cas où un pneu éclate et cause un dommage. Cet accident peut être prévisible, surtout lorsqu'il se réalise par une vitesse excessive, une manipulation maladroite de la voiture ou encore, si le pneu est fort usé²⁶⁴.

Ensuite, le cas fortuit doit être *indépendant* de la volonté du défendeur. Cela signifie que le comportement de l'auteur du dommage n'a eu aucune incidence sur la réalisation de

²⁶⁰ L. CORNELIS, P. VAN OMMESELAGHE, *op. cit.*, p. 265.

²⁶¹ P. BRUN, *op. cit.*, p. 175.

²⁶² H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 2, p. 466 ; P. BRUN, *op. cit.*, pp. 176-177.

²⁶³ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 2, p. 465 ; P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, p. 74.

²⁶⁴ Par exemple : Montluçon, 24 décembre 1929, *Gaz. Pal.*, 1930, I, n° 471.

l'évènement, le présumé responsable ne peut avoir initié la force majeure. L'évènement ne peut lui être imputable²⁶⁵.

A. Illustrations de la force majeure, cause exonératoire de responsabilité, dans l'utilisation d'un drone

Dans le cas où le module de direction du drone rompt en plein vol et que celui vient s'écraser sur une voiture, le gardien de l'appareil peut invoquer le cas de force majeure étant donné qu'il lui était impossible de prévoir qu'une pièce allait casser et d'agir autrement, étant lui-même surpris par l'incident. De plus, il est facile d'établir que cet évènement est indépendant de la volonté du pilote.

Il en est de même pour le pilote qui, pris subitement d'une crise d'épilepsie, lâche la manette lui permettant de contrôler son appareil, qui va s'écraser dans un champ, abimant les plantations. Si cette crise d'épilepsie ne pouvait pas être prévue dans le pilote en raison d'un état de santé particulier, il s'agit bien d'un cas fortuit. Il sera encore question de force majeure lorsqu'une soudaine rafale de vent, imprévue par la météo et *a fortiori* par le pilote du drone détourne l'appareil de sa trajectoire initiale.

§3. Le fait d'un tiers ou de la victime

Le fait d'un tiers ou de la victime n'est pas une cause étrangère exonératoire lorsqu'il cause le vice de la chose. En revanche, si, outre la présence d'un vice inhérent à la chose, le comportement d'autrui provoque à lui seul, le dommage, le gardien peut voir sa responsabilité libérée. Il en va ainsi de même que pour la force majeure : le fait d'un tiers doit être le seul évènement qui cause le préjudice. Il ne peut y avoir de concours entre le fait du tiers et le vice de la chose pour la réalisation du préjudice. Pour ce faire, on examine si le dommage subi aurait été identique, *in concreto*, sans le vice du bien ou sans la faute d'autrui. Si le fait d'un tiers ou de la personne lésée et le vice de la chose coexistent dans la survenance du dommage, le tiers ou la victime, ainsi que le gardien, se partagent la responsabilité et la réparation, solidairement²⁶⁶.

Tout comme pour la force majeure, le fait d'autrui doit être *imprévisible, irrésistible et non-imputable* au gardien de la chose²⁶⁷.

²⁶⁵ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 2, pp. 463-464.

²⁶⁶ J.-L. FAGNART, *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, *op. cit.*, p. 31 ; Cass., 26 mars 1992, *Pas.*, 1992, Tome I, n° 674.

²⁶⁷ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, *op. cit.*, Tome 2, pp. 484-487 ; X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, pp. 34-36.

A. Illustration de la faute d'un tiers ou de la victime, cause exonératoire de responsabilité, dans l'utilisation d'un drone

Pour être totalement exonéré de sa responsabilité, le pilote du drone peut prétendre à l'imprudence de la victime, blessée par les hélices du drone, alors qu'elle pénètre sur un terrain d'aéromodélisme d'entraînement dont le danger est signalé par de nombreux panneaux²⁶⁸.

Section 5. Conclusion

Les différentes illustrations de l'application du régime du fait des choses au monde des drones, nous montre que ce régime de responsabilité, sans faute, du gardien de la chose, répond complètement aux besoins qui pourraient résulter d'un dommage causé par un drone. En plus des deux précédents régimes de responsabilité étudiés, ce dernier trouve également sa place lorsque le drone comprend un vice.

L'article 1384 *in fine*, du Code civil a d'ailleurs fréquemment été utilisé comme fondement pour invoquer la réparation d'un préjudice provoqué par un avion ou autre aéronef, similaire aux drones. En voici des exemples :

L'arrêt de la Cour de cassation française du 6 février 2003 que nous avons déjà mobilisé pour le régime de la responsabilité du commettant applique également un autre fondement, le régime français de la responsabilité du fait des choses. Pour reprendre les faits, une personne avait été blessée par le largage d'eau réalisé par un avion bombardier sur les lieux d'un incendie en Haute-Corse. La victime demandait réparation au directeur du Service départemental incendie et protection civil de Haute-Corse (le SDI), sur base de l'article 1384 alinéa 1 du Code civil français, correspondant au régime belge de la responsabilité du fait des choses. La victime considérait le SDI, gardien de cet appareil, à l'origine de son préjudice en était responsable.

Le défendeur a indiqué, en première instance, ne pouvoir être considéré comme le gardien de l'avion, cette qualification ne pouvant être retenue que dans le chef du pilote. Toutefois, la Cour de cassation française ne retint pas cette solution. Pour elle, c'est le SDI qui engage sa responsabilité en tant que (commettant et) gardien de l'aéronef. Pour justifier cette position, la Cour releva que l'avion intervenant sur l'incendie *dépendait* du SDI de Haute-Corse qui, pour remplir sa mission de service public, avait fait appel aux moyens dont il *disposait*. De plus, « le pilote de l'appareil n'ayant aucun pouvoir de contrôle et de surveillance caractérisant la

²⁶⁸ Liège (8^{ème} chambre), 3 janvier 2000, *R.G.A.R.*, 2001, n°13395.

notion de garde, était resté soumis à l'autorité du commettant, seul gardien de la chose à l'origine du dommage ». Le pouvoir de disposer et de décider de la destinée de l'aéronef appartenant au SDI, seul ce service pouvait être déclaré responsable, en tant que gardien, sur base de la responsabilité du fait des choses, excluant la responsabilité du pilote dans ce régime de responsabilité²⁶⁹.

Il est important de noter que dans le régime français de la responsabilité du fait des choses, la condition de vice de la chose n'est pas imposée. Dès lors, le régime français diffère quelque peu du nôtre, ce qui explique que la jurisprudence étudiée ne mentionne pas un quelconque vice de l'aéronef. Néanmoins, si la France, qui connaît des régimes de responsabilité presque identiques à ceux de la Belgique, applique ce régime du fait des choses au monde des aéronefs, on peut, sans aucun doute, imaginer une telle application du régime belge aux vols des drones. Dès lors, par cet exemple, nous pouvons affirmer que le régime de l'article 1384 *in fine*, malgré la différence qu'il connaît avec la jurisprudence ici étudiée, suffit pour répondre aux dommages causés par des choses, en l'occurrence, les drones.

Chapitre 4. La responsabilité du fait des produits défectueux – Loi du 25 février 1991

« *Le producteur est responsable du dommage causé par un défaut de son produit.* » (Article 1^{er} de la loi du 25 février 1991²⁷⁰).

Section 1. Notion

La loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux (ci-après, « la loi ») transpose, en droit belge, la directive européenne du 25 juillet 1985²⁷¹. Le leitmotiv européen était de créer un régime de responsabilité sans faute du producteur d'un bien défectueux. L'idée est d'ôter à la victime la lourde charge de prouver l'existence d'une faute de la part du producteur²⁷². Cette obsession de faciliter la réparation de la victime se marque également par le fait que la loi définit très largement la qualité de producteur, ce qui permet à la victime d'être certaine de trouver un responsable et donc, un débiteur, estimant que les victimes, les consommateurs sont les parties faibles tant dans les relations extracontractuelles que contractuelles. En outre, cette position délicate du producteur qui résulte de cette

²⁶⁹ Cass. Française, Chambre civile 2, 6 février 2003, 01-16-380, *op. cit.*.

²⁷⁰ Loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *M. B.*, 22 mars 1991.

²⁷¹ Directive européenne du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux, *J.O.C.E.*, n°L210, 7 août 1985, p. 29.

²⁷² E. MONTERO, « Les produits défectueux dans un écheveau de responsabilités », note pour Liège (3^{ème} chambre), 7 novembre 2005, *R.G.D.C.*, n°10, 2006, p. 625.

responsabilité objective se justifie par le fait qu'il est l'acteur le plus à même de s'assurer et donc de mieux supporter la réparation²⁷³.

Le champ d'application de cette loi remplit, lui aussi, ce souhait de maximiser la protection du consommateur en général. De ce fait, la responsabilité du fait des produits défectueux est un régime qui s'applique tant dans le cadre d'une responsabilité contractuelle qu'extracontractuelle. Le consommateur victime pourra invoquer ce régime de responsabilité objective quelle que soit sa relation, contractuelle ou non, avec le responsable²⁷⁴.

Ce régime est caractérisé par une responsabilité objective, sans faute. Dès lors, le régime ne requérant pas la présence d'une faute, la seule obligation de la victime restera alors à prouver la présence d'un dommage qu'elle supporte, le défaut d'un produit mis en circulation, ainsi que le lien causal entre ce défaut et le préjudice que la victime subit, c'est-à-dire les trois éléments constitutifs de ce régime de responsabilité que nous allons, à présent, détailler²⁷⁵.

Section 2. Conditions d'application

§1. Un produit mis en circulation qui cause un dommage réparable

L'article 2 de la loi définit le *produit* comme « *tout bien meuble corporel, même incorporé à un autre bien meuble ou immeuble, ou devenu immeuble par destination* ²⁷⁶ », en y incluant également l'électricité²⁷⁷. Peuvent donc être un produit, au sens de la loi, les éléments composant un produit final ainsi que les biens meubles incorporés dans un immeuble. En revanche, les immeubles et les services sont exclus du champ d'application de la loi²⁷⁸.

Ce produit doit, ensuite, être *mis en circulation*. Si le meuble n'a été pas mis sur le marché la responsabilité du producteur ne pourra pas être engagée. Toutefois, pour alléger, à nouveau, la position de la victime, l'article 8, point a)²⁷⁹ de la loi prévoit que cette condition est présumée et ne doit pas être prouvée par la partie demanderesse, mais peut servir au producteur pour désengager sa responsabilité. La mise en circulation est « *le premier acte matérialisant l'intention du producteur de donner au produit l'affectation à laquelle il le destine par*

²⁷³ J.-B. BORGHETTI, *La responsabilité du fait des produits – Etude de droit comparé*, Paris, Librairies générales de Droit et de Jurisprudence, 2004, pp. 430-433.

²⁷⁴ J.-B. BORGHETTI, *op. cit.*, p. 432.

²⁷⁵ P. HENRY, B. DUBUISSON, « La responsabilité du fait des produits défectueux : derniers développements », in *Droit de la responsabilité – Morceaux choisis*, C.U.P., Liège, Larcier, 2004, p. 173 ; E. MONTERO, *op. cit.*, p. 625.

²⁷⁶ Article 2 de la loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

²⁷⁷ J.-B. BORGHETTI, *op. cit.*, p. 474.

²⁷⁸ *Ib. Id.*, p. 473.

²⁷⁹ Article 8, point a) de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

*transfert à un tiers ou utilisation au profit de celui-ci*²⁸⁰». Deux sous-conditions sont exigées : d'une part, la mise sur le marché du bien doit émaner d'une volonté claire du producteur et ensuite, elle n'est constitutive de la responsabilité du producteur que si elle se fait au sein du domaine d'application auquel le producteur destine le bien.

Pour finir, le produit mis en circulation, doit *causer un dommage réparable* à un tiers. Il faut insister sur le fait que seuls certains dommages réparables sont visés par la loi²⁸¹. L'article 11 affine davantage le champ d'application en ce qu'il précise qu'alors que tous les dommages aux personnes réparables sont compris, seuls les dommages causés aux biens « *qui sont d'un type normalement destiné à l'usage et à la consommation privés et ont été utilisés par la victime principalement pour son usage ou sa consommation privés* »²⁸², déduction faite d'une franchise de 500 euros, entrent dans le champ de la loi. Il en est ainsi des dommages causés, par exemple, par les appareils audiovisuels électriques²⁸³, le four à micro-ondes d'une maison privé²⁸⁴, le sol et le plafond²⁸⁵, etc.

Néanmoins, les dommages subis par le produit défectueux lui-même, ne donneront pas lieu à indemnisation²⁸⁶.

§2. Un défaut

Le second élément constitutif et sans doute le plus important compte tenu de la dénomination du régime, est la présence d'un défaut propre au produit. Il s'agit véritablement d'une condition fondamentale dans le régime : si aucune faute ne doit être démontrée dans le chef du producteur, c'est parce que l'existence d'un défaut dans le produit doit être rapportée par la victime²⁸⁷.

Aux termes de l'article 5 de la loi²⁸⁸, on peut comprendre le défaut comme la situation dans laquelle le produit « *n'offre pas la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre compte tenu de toutes les circonstances et notamment :*

- a) de la présentation du produit;*
- b) de l'usage normal ou raisonnablement prévisible du produit;*
- c) du moment auquel le produit a été mis en circulation ».*

²⁸⁰ *Ib. Id.*, Article 6.

²⁸¹ J.-B. BORGHETTI, *op.cit.*, p. 484.

²⁸² Article 11, §2 de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

²⁸³ J.P., Gand (1^{er} canton), 2 mai 1997, *A.J.T.*, 1999-2000, pp. 461-462.

²⁸⁴ Gand, 24 mai 2002, *N.J.W.*, 2002, pp. 393-394.

²⁸⁵ Hasselt (3^{ème} chambre), 8 novembre 1999, *Limb. Rechtsl.*, 2000, pp. 138-141.

²⁸⁶ Article 11, §2, 2^o de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

²⁸⁷ P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, p. 173.

²⁸⁸ Article 5 de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

A l'inverse du vice, élément constitutif du régime de responsabilité de l'article 1384 *in fine*, qui est nécessairement une anomalie interne à la chose susceptible de causer un préjudice à un tiers, le défaut du régime de la loi du 25 février 1991 doit consister en un manque de sécurité, tant pour l'intégrité physique du consommateur que pour ses biens²⁸⁹, indépendamment d'une quelconque anomalie interne au produit²⁹⁰. Le défaut est alors seulement caractérisé par une absence de sécurité²⁹¹.

Autre différence avec le vice, la victime, lorsqu'elle amène la preuve du défaut, ne doit pas justifier que le défaut est intrinsèque à la chose et ne découle pas d'une circonstance extérieure à celle-ci. Dans le régime de responsabilité du fait des produits défectueux, l'origine du défaut n'a aucune importance et peut même provenir d'une mauvaise utilisation du bien. En effet, le défaut du produit doit consister en un manque de sécurité, et ne doit pas obligatoirement résulter d'un vice provoqué par le comportement du producteur²⁹².

En outre, l'appréciation de l'anomalie du bien diffère entre ces deux régimes : pour le vice, la chose sera confrontée à un bien similaire, un modèle, alors que l'existence d'un défaut résultera de la comparaison du bien aux normes de sécurité²⁹³.

A. Appréciation du défaut

L'article 5 de la loi donne le ton quant à la manière d'apprécier le défaut. L'appréciation est double : une appréciation objective et une appréciation circonstanciée.

Pour commencer, le défaut doit s'analyser selon « *la sécurité à laquelle on peut légitimement s'attendre* »²⁹⁴. L'utilisation du pronom indéfini « on », implique que l'examen de l'éventuel défaut doit se faire au regard de l'attente de sécurité du grand public, de tout un chacun et non d'un consommateur particulier²⁹⁵. De cette manière, l'appréciation du défaut se fait *in abstracto*, d'une manière générale. En ce qui concerne « l'attente légitime », on prend en compte la sécurité à laquelle le consommateur moyen, le « consommateur - bon père de famille » doit raisonnablement et concrètement s'attendre. Pour cette appréciation, le juge peut recourir aux sondages ou études de marché relatifs au produit concerné²⁹⁶.

²⁸⁹ P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, p. 175.

²⁹⁰ J.-B. BORGHETTI, *op. cit.*, p. 444.

²⁹¹ J.-L. FAGNART, « La directive du 25 juillet 1985 sur la responsabilité du faits des produits », *Cah. dr. eur.*, 1987, pp. 30-31.

²⁹² J.-B. BORGHETTI, *op. cit.*, p. 443.

²⁹³ J.-L. FAGNART, « La directive du 25 juillet 1985 sur la responsabilité du faits des produits », *op. cit.*, pp. 30-31.

²⁹⁴ Article 5 de la loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

²⁹⁵ J.-B. BORGHETTI, *op. cit.*, pp. 436-439.

²⁹⁶ *Ib. Id.*, pp. 436-439.

Toutefois, la suite de l'article impose que dans cette évaluation du défaut, l'on doit tenir compte de certaines circonstances particulières : la présentation du produit (le mode d'emploi, la suggestion du produit sur l'emballage²⁹⁷), l'usage normal ou raisonnablement prévisible du produit (et non l'usage conforme à la destination du produit souhaitée par le producteur, mais bien l'usage admis socialement) et le moment auquel le produit a été mis en circulation²⁹⁸. Cette appréciation, elle, se fait *in concreto*. Dans cette appréciation, le juge peut tenir compte de l'utilisation qu'a faite la victime du bien. Si la victime, au regard des circonstances a eu un usage du bien tout à fait anormal, ce comportement peut anéantir l'existence du vice et donc la responsabilité du producteur.

B. Illustrations du défaut, élément constitutif du régime de responsabilité du fait des produits défectueux, en cas d'utilisation d'un drone.

Pour rappel, le défaut d'un produit doit consister en une insécurité pour le consommateur. Ainsi, en application à notre domaine des aéronefs, le défaut du drone pourrait être, par exemple, une pièce de l'appareil qui se détache de la structure, présentant un manque de sécurité pour toute personne croisant le vol du drone. Ce serait également le cas du drone qui émet des ultrasons afin de récolter des données thermiques et dont les ultrasons envoyés sont trop élevés par rapport à la tolérance des animaux et qui excite un chien qui, en conséquence, mord un enfant.

§3. Lien entre le défaut et le dommage

Après avoir prouvé l'existence du défaut du meuble, la personne lésée doit justifier de la présence d'un dommage qu'elle subit, mais également de celle d'un lien causal entre ce défaut et ce dommage²⁹⁹. Selon la théorie de l'équivalence des conditions reconnue en Belgique, il y a causalité entre le défaut et le préjudice, lorsque, sans le défaut du produit, le dommage ne serait pas réalisé tel qu'il se présente *in concreto*.

Section 3. Effet : la responsabilité du producteur

Dès le moment où le consommateur-victime apporte la preuve du défaut, du dommage et de la causalité entre les deux, le producteur voit sa responsabilité engagée alors-même qu'il n'a commis aucune faute, sous réserve de causes exonératoires de responsabilité.

La Loi prévoit d'engager la responsabilité objective du producteur. Mais qu'entend la Loi par le « producteur » ? Comme précédemment évoqué, la notion de producteur s'entend très

²⁹⁷ P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, p. 176.

²⁹⁸ Article 5 de la loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

²⁹⁹ *Ib. Id.*, Article 7.

largement³⁰⁰. Ainsi, le fabricant³⁰¹ (du produit fini, d'une partie composante ou même d'une matière première³⁰²), le producteur apparent³⁰³, l'importateur (lorsque le producteur n'est pas établi au sein de l'Union européenne³⁰⁴), lorsque le produit a été importé au sein de la Communauté européenne³⁰⁵ et le fournisseur peuvent être qualifiés de « producteur » au sens de la Loi. Toutefois, concernant le fournisseur, celui-ci est un producteur, à titre subsidiaire³⁰⁶ : il ne pourra être mis en cause par la victime que si elle n'a pu identifier le producteur et « *à moins qu'il n'indique à la victime, dans un délai raisonnable, l'identité du producteur ou de celui qui lui a fourni le produit* »³⁰⁷.

Dans le cas où plusieurs de ces personnes sont déclarées responsables du même dommage, elles le sont solidairement³⁰⁸. Un cumul de responsabilités entre les différents « producteurs » est donc possible pour la victime³⁰⁹.

Une autre précision doit être apportée : la qualité de la victime par rapport au bien n'a aucune incidence sur le régime. Le demandeur peut dès lors être tant un propriétaire du bien, un emprunteur qu'un utilisateur ou une simple victime se trouvant au mauvais endroit, au mauvais moment.

Section 4. Causes exonératoires de la responsabilité

La présomption de responsabilité du producteur du bien défectueux ne peut être renversée que par des causes exonératoires de responsabilité, limitativement énumérées par l'article 8 de la Loi³¹⁰. Pour exonérer sa responsabilité, le producteur peut démontrer : *« qu'il n'avait pas mis le produit en circulation ; que, compte tenu des circonstances, il y a lieu d'estimer que le défaut ayant causé le dommage n'existait pas au moment où le produit a été mis en circulation par lui ou que ce défaut est né postérieurement ; que le produit n'a été ni fabriqué pour la vente ou pour toute autre forme de distribution dans un but économique du producteur, ni fabriqué ou distribué dans le cadre de son activité professionnelle ; que le*

³⁰⁰ E. MONTERO, *op. cit.*, p. 625.

³⁰¹ « *Le fabricant d'un produit fini, le fabricant d'une partie composante d'un produit fini ou le producteur d'une matière première* » : article 3 de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

³⁰² J.-B. BORGHETTI, *op. cit.*, p. 482.

³⁰³ « *Toute personne qui se présente comme fabricant ou producteur en apposant sur le produit son nom, sa marque ou un autre signe distinctif* », article 3 de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

³⁰⁴ E. MONTERO, *op. cit.*, p. 625.

³⁰⁵ Article 4, §1 de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

³⁰⁶ P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, pp. 166-167.

³⁰⁷ Article 4, §2 de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

³⁰⁸ Article 9 de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.* ; E. MONTERO, *op. cit.*, pp. 624 et 626.

³⁰⁹ P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, p. 187.

³¹⁰ *Ib. Id.*, p. 187 ; J.-B. BORGHETTI, *op. cit.*, pp. 492-493.

défaut est dû à la conformité du produit avec des règles impératives émanant des pouvoirs publics ; que l'état des connaissances scientifiques et techniques au moment de la mise en circulation du produit par lui ne permettait pas de déceler l'existence du défaut ; s'agissant du producteur d'une partie composante ou du producteur d'une matière première, que le défaut est imputable à la conception du produit dans lequel la partie composante ou la matière première a été incorporée ou aux instructions données par le producteur de ce produit »³¹¹.

La jurisprudence belge a déjà eu à se prononcer sur l'application pratique des deuxième et cinquième causes exonératoires³¹². La cause d'exonération qui semble la plus intéressante pour notre sujet concerne l'état des connaissances scientifiques et techniques au moment de la mise en circulation du bien. Un fabricant de soda, dans une affaire de bouteille qui explose, indiquait que l'état des connaissances scientifiques et techniques, au jour de la mise sur la marché du produit, ne lui permettait pas de repérer un quelconque défaut qui aurait causé l'explosion de la bouteille³¹³.

Cette cause étrangère exonératoire nous interpelle davantage que les autres, étant donné que les drones sont des nouvelles technologies dont les conséquences dommageables peuvent dépasser l'état des connaissances techniques, tant l'appareil est une très récente nouveauté. Dès lors, il convient de préciser un peu plus cette cause qui désengage le producteur.

L'état limité des connaissances scientifiques et techniques au sujet du bien doit se comparer à l'état général de la science ou des technologies et non au regard des seules connaissances du producteur impliqué. L'impossibilité d'avoir pu déceler le défaut, en raison d'un état limité des sciences, doit être absolue³¹⁴. Ensuite, l'éventail de connaissances relatives au produit concerné doit s'apprécier au moment où celui-ci est mis sur le marché³¹⁵.

Il est important de rappeler que les clauses limitatives ou exonératoires de responsabilité ne sont pas énumérées dans l'article 8 de la Loi prévoyant les seules causes d'exonération. Elles ne constituent donc pas des éléments permettant de diminuer ou de libérer la responsabilité du producteur³¹⁶.

De surcroît, dans l'hypothèse où la victime commet une faute simultanément à la révélation du défaut du produit, la réparation du dommage qui incombe au responsable sera limitée :

³¹¹ Article 8 de la loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*

³¹² P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, p. 188.

³¹³ Civ., Namur (5^{ème} ch.), 21 novembre 1996, *J.L.M.B.*, 1997, p. 106.

³¹⁴ P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, p. 188.

³¹⁵ Article 8, point f) de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*

³¹⁶ P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, p. 189.

cette situation pourrait engendrer un partage de la responsabilité entre le producteur et la victime, mais pas la libération intégrale du producteur³¹⁷.

Section 5. Prescription

Dans ce régime de responsabilité très favorable au consommateur, une disposition en limite l'étendue, la prescription. En effet, la victime dispose d'un délai de 10 ans à compter de la date à laquelle le produit a été mis en circulation, pour intenter une action contre le producteur ou, à tout le moins, 3 ans à partir du jour où elle a eu ou aurait dû raisonnablement avoir connaissance du dommage, du défaut et de l'identité du producteur³¹⁸. Toutefois, la Loi ajoute que ce délai se calcule sans préjudice de l'article 2277*ter* du Code civil³¹⁹ qui prévoit des délais de prescription supérieurs pour certaines dettes de sommes.

Ce régime est, en ce point, défavorable à la victime, étant donné que la double prescription établie pour les régimes de responsabilité extracontractuelle par le Code civil est de 5 ans, à compter du jour où la victime prend connaissance de son préjudice ou de son aggravation, et, en tous cas, 20 ans à partir du jour qui suit celui où s'est produit le fait dommageable³²⁰.

Toutefois, l'article 13 de la loi prévoit que le régime de responsabilité que prévoit cette loi entend s'effacer et laisser place aux régimes de responsabilité de droit commun, lorsque ceux-ci sont susceptibles de s'appliquer et qu'ils protègent davantage la victime³²¹. Dans le cas où le consommateur se verrait refuser l'application de la loi de 1991 à cause de l'écoulement du délai de prescription, il pourrait, s'il reste dans les temps, invoquer un autre régime de responsabilité du Code civil.

Section 6. Conclusion

Nous venons de l'exposer, la loi du 25 février 1991 entend s'appliquer uniquement dans l'hypothèse où les régimes de responsabilité de droit commun ne peuvent s'appliquer ou qu'ils favorisent moins le consommateur que le régime du fait des produits défectueux³²². C'est cette substitution du régime de responsabilité du fait des produits défectueux par les régimes de droit commun plus favorables au demandeur qui explique que ce régime soit très peu revendiqué en jurisprudence³²³. Ceci justifie d'ailleurs qu'il nous a été impossible de

³¹⁷ Article 10, §2 de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.* ; P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, pp. 189-190.

³¹⁸ Article 12 de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

³¹⁹ Article 2277*ter* du Code civil.

³²⁰ Article 2262*bis*, alinéa 2 du Code civil.

³²¹ Article 13 de la loi relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

³²² P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, p. 190.

³²³ *Ib. Id.*, p. 163.

trouver un cas de jurisprudence qui applique ce régime de responsabilité objective de la loi aux accidents provoqués par des aéronefs présentant des défauts. En effet, les régimes de responsabilité du fait personnel ou du fait des choses viciées leur est préféré.

Ainsi, en jurisprudence, seule une grosse dizaine d'affaires fondent leur raisonnement sur la loi du 25 février 1991. Parmi ces affaires, aucune ne s'apparente à des produits issus de l'aéronomie, et, de surcroît, aussi récents et innovants que les drones. Dès lors, il nous est impossible, ici, de conclure à la correcte application du régime aux risques qu'engendrent les drones. Néanmoins, il nous semble que vu la description de chacun des éléments constitutifs du régime et de ses causes étrangères exonératoires, le régime de responsabilité objective du producteur pour le fait des produits défectueux est un régime qui trouve sa place dans l'utilisation des drones.

Titre III. Résumé des solutions

Pour rappel, l'article 82 de l'arrêté royal, laisse supposer deux hypothèses : soit il crée, par son seul énoncé, un régime particulier de responsabilité, soit il se contente de faire référence au large éventail de régimes de responsabilité que connaît le droit civil belge. Pour commencer, nous rappellerons les contours du régime spécifique aux drones que créerait l'article 82 et évaluerons s'il s'agit bien d'un nouveau régime tout à fait particulier. Ensuite, nous présenterons les régimes de droit commun qui semblent s'appliquer dans le cas où la première hypothèse au sujet de l'article 82 se révélerait incorrecte ou insuffisante. Nous comparerons alors chacun de ces régimes pour mettre en avant les forces et faiblesses qu'ils présentent dans le chef de la victime.

Chapitre 1 : Le régime particulier créé par l'article 82 de l'arrêté royal

Dans la première hypothèse, le régime de responsabilité particulier aux drones créé par l'article 82 peut s'expliquer de deux manières. Une première possibilité serait que l'article crée un régime de responsabilité objective au sein duquel, dès l'instant où le pilote du drone cause un dommage, soit par son utilisation, soit par l'anomalie que présente la machine, sa responsabilité est engagée, sans qu'il n'y ait nécessairement de faute dans son chef et sans qu'il n'ait violé une quelconque disposition de l'arrêté royal. La seconde idée serait que l'article 82 crée un régime de responsabilité général qui impose nécessairement la présence d'une faute qui consisterait en la méconnaissance d'une obligation des articles 83 à 85 de l'arrêté royal.

Ces deux hypothèses semblent, à l'heure actuelle, impossibles à trancher puisque leur application n'a pas encore été interprétée par un quelconque document officiel. Nous avons d'ailleurs soulevé plusieurs interrogations en ce qui concerne les conditions de ce régime : qui est considéré comme le télépilote ? Que doit-on entendre par le temps de vol ? Un dommage doit-il être commis pour engager la responsabilité du pilote ? Ces nombreuses incertitudes ne posent pas trop de problèmes dans la mesure où, en l'absence d'un régime propre au drone, clair et précis, les régimes de responsabilité connus dans notre droit civil belge peuvent amplement répondre à ces questions soulevées par l'essor des drones. En effet, par notre longue analyse, nous avons démontré, à plusieurs reprises et par des exemples jurisprudentiels, que ces régimes trouvaient complètement à s'appliquer dans ce contexte.

Ainsi, dans la seconde hypothèse, c'est-à-dire si le régime instauré par l'article 82 est trop imprécis ou s'il se contente de renvoyer l'utilisateur du drone aux régimes communs, il convient de faire un bref résumé des raisons qui justifient, pour nous, que ces régimes répondent parfaitement aux accidents causés par les drones. Nous cernerons également les cas dans lesquels ces régimes peuvent être spécifiquement appliqués ainsi que les avantages ou inconvénients qu'ils comportent dans le chef de la victime.

Chapitre 2 : La responsabilité du fait personnel

Le régime de la responsabilité du fait personnel de l'article 1382 du Code civil, est le régime qui s'appliquera lorsque le dommage subi par la victime découle d'une violation du droit ou des normes usuelles de conduite de la part du pilote du drone³²⁴. Tel sera le cas, par exemple, lorsqu'un télépilote ne respecte pas les distances de vol de sécurité imposées par l'arrêté royal. En opposition au régime de responsabilité du fait des choses, la cause du dommage doit, dans le cas présent, être un acte fautif du défendeur et non une caractéristique anormale intrinsèque à l'aéronef.

Dans ce régime, la victime doit, outre prouver avoir subi un préjudice, démontrer la faute du pilote ainsi que la causalité entre cette faute et le dommage qui en résulte. En ce qui concerne la faute, elle doit établir que le pilote de l'appareil a méconnu une norme, légale ou non, de conduite, mais de manière délibérée, puisqu'elle devra également prouver l'imputabilité du dommage dans le chef de l'auteur de la faute³²⁵. Ainsi, aucune faute ne sera commise en

³²⁴ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20, p. 19.

³²⁵ *Ib. Id.*, p. 29.

l'absence de libre volonté dans le chef de l'auteur de l'acte incriminé, l'acte ne lui sera pas imputable³²⁶.

La victime doit également prouver que c'est bien cette faute de l'agent qui a provoqué son dommage. Retenant la théorie de l'équivalence des conditions, il devra être assuré que sans la faute, le dommage n'eût pu se produire tel qu'il s'est réalisé³²⁷. Cette théorie du fait *sine qua non* permet alors à la victime de se voir « offrir » plusieurs responsables de ses dommages et donc un nombre de débiteurs solvables plus large, puisque chaque faute qui participe au dommage engage la responsabilité de son auteur.

Une fois que la victime réussit à démontrer la présence des conditions d'application du régime, la responsabilité de l'auteur de la faute est engagée et il est condamné à réparer le dommage. Toutefois, le défendeur peut justifier sa faute et donc voir la responsabilité abandonnée, s'il prouve l'existence d'un fait justificatif, tel que l'état de nécessité³²⁸. Par notre exposé et en comparaison au régime du fait des choses, on remarque qu'il semble plus facile de devoir démontrer la présence d'un fait justificatif que celle d'une cause étrangère exonératoire dont les conditions sont plus strictes.

Chapitre 3 : La responsabilité du fait des préposés

La responsabilité du commettant est, quant à elle, engagée lorsque le préjudice subi par la victime découle d'une faute commise par un préposé, un employé. Ce régime s'applique lorsque l'employé d'une société qui utilise des drones commet un accident avec le véhicule. Ce régime de responsabilité de l'article 1386 alinéa 3 du Code civil éclot de la volonté du Législateur d'indemniser au mieux le préjudice de la victime. Par conséquent, les conditions et conséquences de ce régime sont plutôt favorables à la victime.

Tout d'abord, ce régime permettant de soutenir la responsabilité du commettant pour la faute de son préposé, offre à la victime l'avantage de se tourner vers un débiteur souvent plus solvable que l'auteur du comportement fautif³²⁹. Ensuite, la responsabilité du commettant étant objective, aucune faute ne doit être prouvée par la victime dans son chef, ce qui lui ôte

³²⁶ Cass., 10 avril 1970, *Pas.*, 1970, Tome I, p. 682.

³²⁷ J.- L. FAGNART, La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995, *op. cit.*, p. 25 : Cass., 15 mars 1995, *op. cit.* ; Cass. (1^{ère} ch.), 12 janvier 2007, *op. cit.*.

³²⁸ X. THUNIS, *op. cit.*, Livre 20^{ter}, p. 34 ; P. JOURDAIN, « Faits justificatifs », *op. cit.*, p. 2.

³²⁹ P. BRUN, *op. cit.*, p. 279.

une lourde tâche³³⁰. Toutefois, la victime doit démontrer la réalisation d'une faute de la part du préposé³³¹.

De plus, le commettant qui voit sa responsabilité retenue ne peut l'exonérer en prouvant qu'il était dans l'impossibilité d'empêcher le dommage³³². Cette conséquence octroie à la victime une large possibilité d'engager la responsabilité de la personne la plus fiable financièrement, le commettant, pour la réparation.

Pour finir, même si la partie demanderesse engage déjà la responsabilité du commettant, on ne peut lui refuser d'engager, en même temps, sans doute pour s'assurer une complète réparation, la responsabilité personnelle du préposé³³³. Néanmoins, il faut, pour engager la responsabilité du commettant, que la victime se borne à établir qu'il a commis une faute³³⁴ et, de surcroît, que celle-ci est en lien avec la fonction pour laquelle il a été mandaté par le commettant, en dehors de tout abus de fonction³³⁵.

Dès que l'ensemble des conditions d'application du régime sont réunies, le commettant voit sa responsabilité engagée selon une présomption irréfragable. Il est alors compliqué pour lui d'exonérer sa responsabilité.

Chapitre 4 : La responsabilité du fait des choses

L'article 1384 *in fine* du Code civil énonce un régime de responsabilité pour les dommages qui seraient causés par le fait d'une chose, d'un objet, d'un drone. Ainsi, ce régime est préféré aux autres lorsque le dommage résulte, non pas du comportement d'une personne, mais bien d'une caractéristique particulière du bien, et en l'occurrence, du drone. De fait, le régime de responsabilité du fait des choses viciées s'applique lorsque le dommage résulte d'un vice qui habite l'aéronef et non d'une mauvaise utilisation de celui-ci³³⁶. Une mauvaise manipulation du drone serait plus encline à engager la responsabilité du fait personnel puisqu'il serait alors plus facile de démontrer une faute dans le chef du pilote de l'appareil.

L'article 1386 *in fine* décrit, lui aussi, un régime très favorable pour la victime. Même si elle doit prouver l'existence d'un dommage, d'un vice et démontrer que le défendeur s'habille de la qualité de gardien, par le seul fait que ces éléments soient réunis, le défendeur voit sa

³³⁰ B. KOHL, *op. cit.*, p. 208.

³³¹ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, *op. cit.*, p. 97.

³³² T. MALENGREAU, *op. cit.*, n°2.

³³³ P. BRUN, *op. cit.*, pp. 279-280.

³³⁴ *Ib. Id.*, p. 279.

³³⁵ P.-A. FORIERS, « Responsabilité personnelle des organes, mandataires, préposés et agents d'exécution – Responsabilité du fait d'autrui », *op. cit.*, p. 63.

³³⁶ R. PIRSON, A. DE VILLÉ, *op. cit.*, Tome 1, p. 307.

responsabilité engagée de manière irréfragable³³⁷. La seule échappatoire pour le gardien, est alors d'établir que les conditions d'application du régime ne sont pas unanimement présentes ou qu'il a été contraint par une cause étrangère exonératoire, telle que la force majeure. L'exonération de la responsabilité du gardien reste, cependant, relativement rare.

En outre, l'imputabilité de la faute, à cause de la démence ou du jeune âge du pilote, par exemple, n'exonère pas, dans ce régime, par opposition au régime de la responsabilité du fait personnel, la responsabilité du gardien. En effet l'absence de faute, à cause d'une incapacité de discernement n'a pas d'effet dans un régime de responsabilité sans faute comme celui-ci³³⁸.

De plus, le régime de la responsabilité du fait des choses est un régime de responsabilité objective, ce qui permet d'éviter à la victime la lourde tâche de devoir démontrer une quelconque faute dans le chef du responsable du dommage. Néanmoins, la victime est contrainte de prouver l'existence du vice et le lien causal entre son préjudice et celui-ci.

Chapitre 5 : La responsabilité du fait des produits défectueux

Le régime de la responsabilité du fait des produits défectueux est sollicité lorsque le bien qui a provoqué le dommage présente une incompatibilité avec les exigences en matière de sécurité qui peuvent être légitimement attendues du grand public. Ce régime de responsabilité véhiculée par la loi du 25 février 1991 est axé essentiellement sur la protection des consommateurs, victimes de produits défectueux.

Premièrement, il s'agit d'une responsabilité objective pour laquelle la victime ne doit démontrer aucune faute dans le chef du producteur. Il lui suffit de prouver l'existence d'un dommage, d'un défaut qui affecte le produit et d'un lien causal entre les deux³³⁹. Dès ces trois conditions réunies, la responsabilité du producteur est retenue, sous réserves des circonstances d'exonération de l'article 8 de la loi³⁴⁰. En ce qui concerne l'appréciation du défaut, une distinction est à faire avec celle du vice de la responsabilité du fait des choses viciées. Le défaut doit se caractériser par un manque de sécurité que présente le bien, alors que le vice doit être une caractéristique anormale interne à la chose³⁴¹.

³³⁷ P. JOURDAIN, *Les principes de la responsabilité civile*, op. cit., pp. 81-82.

³³⁸ H. MAZEAUD, L. MAZEAUD, op. cit., Tome 2, pp. 241 et 92 ; L. CORNELIS, I. VUILLARD, op. cit., pp. 8-9.

³³⁹ E. MONTERO, op. cit., p. 625 ; P. HENRY, B. DUBUISSON, op. cit., p. 173.

³⁴⁰ J.-B. BORGHETTI, op. cit., pp. 492 - 493.

³⁴¹ J.-L. FAGNART, « La directive du 25 juillet 1985 sur la responsabilité du faits des produits », op. cit., pp.30-31.

Ensuite, le « producteur » étant entendu largement (fournisseur, importateur)³⁴², la victime a plus de chance de trouver un responsable. Et, si plusieurs personnes sont responsables, elle pourra cumuler solidairement leur responsabilité, augmentant les chances de solvabilité³⁴³.

De plus, l'article 13 impose que le régime de la loi de 1991 s'efface face aux autres régimes de droit commun lorsqu'ils sont susceptibles de s'appliquer et protègent davantage le consommateur³⁴⁴. Grâce à ce principe, le consommateur choisira toujours le régime qui lui est le plus favorable. Cette règle vient d'ailleurs contrebalancer le seul inconvénient que présente la loi de 1991, la prescription. En effet, la victime dispose de seulement 10 ans à compter de la mise en circulation du produit ou 3 ans à partir du jour où elle a eu ou aurait dû raisonnablement avoir connaissance du dommage, du défaut et de l'identité du producteur³⁴⁵, alors que les régimes du droit civil offrent un délai de prescription de 5 ans à compter du jour où la victime prend connaissance de son préjudice, et, en tous cas, 20 ans à partir du jour qui suit celui où s'est produit le fait dommageable³⁴⁶.

Par conséquent, même si peu d'exemples jurisprudentiels nous montrent l'application de ce régime, il nous semble qu'il réponde parfaitement aux accidents que pourraient provoquer les drones atteints d'un défaut, protégeant au maximum les victimes. Il sera facile d'identifier le producteur ou le fournisseur, tant les entreprises en la matière sont, aujourd'hui, peu nombreuses et donc, très connues dans le secteur, surtout que les drones doivent faire l'objet d'une identification. Toutefois, vu la nouveauté de ces engins, le seul désavantage est que le producteur pourra plus facilement valoir la cause exonératoire de responsabilité selon laquelle l'état des connaissances scientifiques et techniques, au jour de la mise sur la marché du produit, ne lui permettait pas de repérer un quelconque défaut.

Au vu de toutes les qualités et conditions de chacun de ces régimes, nous pouvons affirmer que notre arsenal législatif relatif à la responsabilité civile est amplement suffisant pour répondre aux éventuels incidents que pourraient engendrer les drones, que ce soit en raison de l'absence d'un régime de responsabilité propre aux drones dans l'arrêté royal ou dans le cas de son imprécision..

³⁴² E. MONTERO, *op. cit.*, p. 625.

³⁴³ P. HENRY, B. DUBUISSON, *op. cit.*, p. 187.

³⁴⁴ *Ib. Id.*, p. 190.

³⁴⁵ Article 12, §2 de la loi du relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *op. cit.*.

³⁴⁶ Article 2262*bis*, alinéa 2 du Code civil.

Conclusions

Le drone est une nouvelle technologie en plein essor dans une économie de marché recherchant la productivité maximale et l'efficacité. Sa réputation n'est plus à faire : le drone propose de nombreuses applications à des coûts très avantageux en raison de sa souplesse et de sa polyvalence. Pour profiter pleinement des nombreuses ressources qu'il offre, il est nécessaire que son utilisation soit réglementée surtout, en ce qui concerne la question de la responsabilité qui pourrait être engagée en cas d'accident. En effet, si cette question est mal organisée, la société verra d'un mauvais œil le survol de ces machines. L'arrêté royal du 10 avril 2015 est venu légiférer sur l'exploitation des drones. Qu'en est-il du régime de responsabilité invoqué à l'égard du pilote de l'appareil s'il venait à provoquer des lésions à un tiers, préconisé dans cette disposition ?

L'arrêté royal ne donne qu'une courte formule relative à la responsabilité du pilote. Et, celle-ci reste très imprécise quant à la personne qui pourrait être responsable, aux circonstances dans lesquelles la responsabilité du pilote pourrait être engagée et même en ce qui concerne l'obligatoire présence de faute dans le chef du télépilote pour ouvrir le régime ou non. Nous devons, devant tant de doute, nous tourner vers les régimes de responsabilité ancrés dans notre droit civil. Ainsi, après l'analyse de quatre de ces régimes de responsabilité civile (le régime de la responsabilité du fait personnel, celui de la responsabilité du fait d'autrui, celui du fait des choses et la responsabilité du fait des produits défectueux), et après les avoir appliqués directement au monde des drones, nous pouvons clairement affirmer que le droit belge est prêt à accueillir la nouvelle technologie que sont les drones, et surtout, à répondre aux éventuels accidents qu'ils pourraient provoquer en offrant une réparation optimale à la victime.

Maintenant que la réponse quant au régime de responsabilité à appliquer aux dommages provoqués par les drones est réglée, il y a lieu de se tourner vers un autre élément qui pose question quant aux préjudices que sont susceptibles de causer les drones : L'article 97 de l'arrêté royal ³⁴⁷ impose à l'exploitant du drone de couvrir son éventuelle responsabilité par une assurance de responsabilité civile adéquate et donc, adaptée spécifiquement au vol de drone. Le droit des assurances de responsabilité civile belge est-il, à son tour, suffisant pour répondre à l'essor de ces appareils volants ou les compagnies d'assurances doivent-elles réfléchir à une assurance de responsabilité civile d'un nouveau genre ?

³⁴⁷ Article 97 de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien, *op. cit.*.

Table des matières

Remerciements	5
Introduction	7
Partie 1 : Mise en contexte technique	9
Titre I. Notions et aspects techniques de la structure	9
Chapitre 1. Qu'est-ce qu'un drone ?.....	9
Chapitre 2. Aspects techniques.....	9
Titre II. Les différentes catégories de drones	10
Chapitre 1. Le drone militaire	10
Chapitre 2. Le drone civil professionnel	11
Section 1. Le drone-camera professionnel et le drone-capteur.....	12
§1. Une fonction particulière du drone-caméra, l' « Agridrone »	13
Section 2. Le drone commercial.....	13
Section 3. Drones à vocation médicale.....	13
Chapitre 3. Le drone de loisirs	14
Chapitre 4. « Drôle de drones ».....	14
Titre III. Conclusion.....	15
Partie 2 : Mise en contexte juridique.....	17
Introduction	17
Contexte	17
Titre I : L'arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge.....	18
Chapitre 1 : Contexte.....	18
Chapitre 2 : Analyse des dispositions de l'arrêté royal	18
Section 1 : Les drones récréatifs.....	19
Section 2 : Les drones de classe 2	19
Section 3 : Les drones de classe 1	20
Section 4 : Dispositions imposées pour l'exploitation de tous les drones	21
Partie 3 : Problématique particulière - La responsabilité du fait des drones	22
Introduction – Avant-propos	22
Titre I : Le régime de responsabilité prévu dans l'arrêté royal	24
Titre II : Les régimes de responsabilité du droit commun.....	28
Chapitre 1. La responsabilité du fait personnel – Article 1382 du Code civil.....	28
Section 1 : Notion.....	28
Section 2 : Les conditions d'application	28
§1. Le dommage	28

A. Notion.....	28
B. Illustrations du dommage, élément constitutif du régime de responsabilité du fait personnel, en cas d'utilisation d'un drone.....	31
§2. Le lien causal.....	31
A. Notion.....	32
B. Comment apprécier le lien causal ?	32
C. Illustrations du lien causal, élément constitutif du régime de la responsabilité du fait personnel, en cas d'utilisation d'un drone.....	34
§3. La faute.....	34
A. Notion.....	34
B. Eléments constitutifs :	35
I. La méconnaissance d'une règle de conduite	35
II. L'imputabilité de l'acte fautif.....	35
III. La prévisibilité du dommage	37
C. Illustrations de la faute, élément constitutif du régime de responsabilité du fait personnel, en cas d'utilisation d'un drone.....	37
Section 3 : Les faits justificatifs	38
§1. Notion.....	38
§2. L'erreur invincible.....	38
A. Notion.....	38
B. Illustrations de l'erreur invincible, fait justificatif du régime de responsabilité du fait personnel, en cas d'utilisation d'un drone.....	39
§3. L'état de nécessité	40
A. Notion.....	40
B. Illustrations de l'état de nécessité, fait justificatif du régime de responsabilité du fait personnel, en cas d'utilisation d'un drone.....	41
Section 4. Effets	41
Section 5. Conclusion.....	41
Chapitre 2. La responsabilité du fait d'autrui des maîtres et commettants – Article 1384, alinéa 3 du Code civil	43
Section 1. Notion.....	43
Section 2. Conditions d'application	44
§1. Le dommage	44
§2. Le lien de subordination	44
§3. La faute du préposé	45
§4. Le lien causal entre la faute du préposé et le préjudice subi par la victime.....	45
§5. Rattachement du fait dommageable aux fonctions du préposé	45
Section 3. Effet : une présomption irréfragable de responsabilité pour le commettant.....	46
§1. La responsabilité du commettant.....	46

A. L'abus de fonction	47
§2. Quid de la responsabilité personnelle du préposé :	47
Section 4 : Illustration du régime de la responsabilité du fait d'autrui en cas d'utilisation d'un drone.....	48
Section 5. Conclusion.....	48
Chapitre 3. La responsabilité du fait de la chose viciée – Article 1384, in fine, du Code civil.....	50
Section 1. Notion.....	50
Section 2. Conditions d'application	51
§1. Le dommage	51
§2. Une chose viciée.....	51
A. Une chose	51
B. Un vice.....	51
I. Une caractéristique anormale	52
II. Une caractéristique anormale susceptible de causer un dommage :	53
C. Illustrations d'une chose viciée, élément constitutif du régime de responsabilité du fait des choses, en cas d'utilisation d'un drone.....	53
§3. Le gardien de la chose	54
A. « ... <i>fait usage de la chose, la conserve ou en jouit</i> ... »	54
B. « ... <i>avec un pouvoir de direction, de contrôle et de surveillance</i> ... ».....	54
C. « ... <i>pour son propre compte</i> ... ».....	54
D. Appréciation de la qualité de « garde »	55
E. Illustration du gardien, élément constitutif du régime de responsabilité du fait des choses, en cas d'utilisation d'un drone.....	55
Section 3. Effets : Une présomption irréfutable de responsabilité	56
Section 4. Les causes étrangères exonératoires	56
§1. Notion :	56
§2. La force majeure ou le cas fortuit :	57
A. Illustrations de la force majeure, cause exonératoire de responsabilité, dans l'utilisation d'un drone.....	58
§3. Le fait d'un tiers ou de la victime.....	58
A. Illustration de la faute d'un tiers ou de la victime, cause exonératoire de responsabilité, dans l'utilisation d'un drone.....	59
Section 5. Conclusion.....	59
Chapitre 4. La responsabilité du fait des produits défectueux – Loi du 25 février 1991.....	60
Section 1. Notion.....	60
Section 2. Conditions d'application	61
§1. Un produit mis en circulation qui cause un dommage réparable.....	61
§2. Un défaut	62
A. Appréciation du défaut	63

B. Illustrations du défaut, élément constitutif du régime de responsabilité du fait des produits défectueux, en cas d'utilisation d'un drone.....	64
§3. Lien entre le défaut et le dommage	64
Section 3. Effet : la responsabilité du producteur.....	64
Section 4. Causes exonératoires de la responsabilité	65
Section 5. Prescription.....	67
Section 6. Conclusion.....	67
Titre III. Résumé des solutions.....	68
Chapitre 1 : Le régime particulier créé par l'article 82 de l'arrêté royal	68
Chapitre 2 : La responsabilité du fait personnel	69
Chapitre 3 : La responsabilité du fait des préposés	70
Chapitre 4 : La responsabilité du fait des choses.....	71
Chapitre 5 : La responsabilité du fait des produits défectueux.....	72
Conclusions	74
Table des matières.....	75
Bibliographie	79
Législation étrangère	79
Législation belge.....	79
Jurisprudence française.....	79
Jurisprudence belge	79
Ouvrages de doctrine	81
Articles issus de sites Internet	84
Annexes.....	87
Annexe 1 : Réglementation des drones avant la publication de l'arrêté royal à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien.....	87
Annexe 2 : Résumé de la Législation française relative aux drones	91
Annexe 3 : Prospectus sur l'arrêté royal relatif à l'utilisation des drones	95
Annexe 4 : Reproduction des articles 83, 84 et 85 de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge	96

Bibliographie

Législation étrangère

- Arrêté français du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent.
- Arrêté français du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord.
- Directive européenne du 25 juillet 1985 relative au rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres en matière de responsabilité du fait des produits défectueux, *J.O.C.E*, n°L210, 7 août 1985.

Législation belge

- Articles 1382, 1384 1386bis, 2262bis et 2277ter, du Code civil.
- Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, *M. B.*, 26 juillet 1937.
- Loi du 3 juillet 1978 sur le contrat de travail et d'emploi, *M. B.*, 22 août 1978.
- Loi du 25 février 1991 relative à la responsabilité du fait des produits défectueux, *M. B.*, 22 mars 1991.
- Loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, *M. B.*, 18 mars 1993.
- Arrêté royal du 10 avril 2016 relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotes dans l'espace aérien belge, *M. B.*, 15 avril 2016.
- Circulaire GDF-01 du 3 mai 1994.

Jurisprudence française

- Cass. fr., 7 février 1990, *Dall.*, 1990.
- Cass. fr. (Chambre civile 2), 6 février 2003, 01-16-380, arrêt disponible sur <https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?idTexte=JURITEXT000007049037> .

Jurisprudence belge

- Cass., 26 mai 1904, *Pas.*, 1904, Tome I.
- Cass., 30 mai 1969, *Pas.*, 1969, Tome I.

- Cass., 10 avril 1970, *Pas.*, 1970, Tome I.
- Cass., 23 septembre 1971, *Pas.*, 1972, Tome I.
- Cass., 18 avril 1975, *Pas.*, 1975.
- Cass., 11 septembre 1980, *Res. Jur. Imm.*, 1980.
- Cass., 6 mars 1981, *Pas.*, 1981, Tome I.
- Cass., 27 mai 1982, *J.T.*, 1983.
- Cass., 12 janvier 1983, *Pas.*, 1983, Tome I.
- Cass., 16 mai 1984, *J.T.*, 1984.
- Cass., 11 octobre 1984, *Pas.*, 1985.
- Cass., 29 octobre 1987, *Pas.*, 1988, Tome I.
- Cass., 24 janvier 1991, *Pas.*, 1991, Tome I.
- Cass., 26 mars 1992, *Pas.*, 1992, Tome I.
- Cass., 15 mars 1995, *Larcier cass.*, 1995.
- Cass., 28 avril 1999, *Pas.*, 1999, Tome I.
- Cass., 17 novembre 1999, *Pas.*, 1999, Tome I.
- Cass., 11 décembre 2001, *Pas.*, 2001, Tome I.
- Cass., 24 février 2006, *R.G.A.R.*, 2007.
- Cass., 12 janvier 2007, *R.D.C.*, 2007.
- Cour d'appel d'Anvers, 20 octobre 2004, *N.J.W.*, 2005.
- Civ. Malines, 27 avril 1987, *R.W.*, 1988-1989.
- Cour d'appel de Gand, 20 décembre 1989, *R.G.A.R.*, 1992.
- Corr. Liège, 25 novembre 1991, *J.J.P.*, 1991.
- Civ. Charleroi, 24 février 1992, *Rev. rég. dr.*, 1993.
- Civ. Gand (9^{ème} chambre), 22 avril 1994, *J.J.P.P.*, 1995.
- Liège, 24 mars 1995, *Bull. ass.*, 1995.
- J.P., Gand (1^{er} canton), 2 mai 1997, *A.J.T.*, 1999-2000.
- Civ., Namur (5^{ème} ch.), 21 novembre 1996, *J.L.M.B.*, 1997.

- Hasselt (3^{ème} chambre), 8 novembre 1999, *Limb. Rechtsl.*, 2000.
- Liège (8^{ème} chambre), 3 janvier 2000, *R.G.A.R.*, 2001.
- Gand, 24 mai 2002, *N.J.W.*, 2002.

Ouvrages de doctrine

- BOCKEN, H., « Toerekening van aansprakelijkheid opgrond van de equivalentieleer » in *Buitencontractuele aansprakelijkheid*, Brugge, Die Keure, 2004.
- BERTOLASO, S., « Droit à réparation », *Juris Cl. Civ. – Code civil, articles 1382 à 1386*, 2002.
- BORGHETTI, J.-B., *La responsabilité du fait des produits – Etude de droit comparé*, Paris, Librairie générale de Droit et de Jurisprudence, 2004.
- BRUN, P., *Responsabilité civile extracontractuelle*, Paris, LexisNexis, 2009, 2^{ème} édition.
- CLERGEAT, R., *La circulation en ville passera par l'aérien*, Paris, Paris Match du 7 au 13 mai 2015.
- COMMISSION EUROPÉENNE, *Une nouvelle ère de l'aviation – Ouvrir le marché de l'aviation à l'utilisation civile de systèmes d'aéronefs télépilotés, d'une manière sûre et durable*, COM(2014)207, Bruxelles, 8 avril 2014.
- CORNELIS, L. et VAN OMMESELAGHE, P., « Les faits justificatifs dans le droit belge de la responsabilité aquilienne », in *Memoriam Jean Limpens*, Anvers, Kluwer, 1987.
- CORNELIS, L., *Principes du droit belge de la responsabilité civile extracontractuelle*, Bruxelles, Bruylant, 1991, Tome I.
- CORNELIS, L. et VUILLARD, I., « La responsabilité du fait des choses », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, Waterloo, Kluwer, 2008, Livre 30.
- DABIN, J. et LAGASSE, A., « Examen de jurisprudence (1939 à 1948) – La responsabilité délictuelle et quasi délictuelle », *R. C. J. B.*, 1949.
- DALCQ, CH., « La responsabilité du fait des personnes agissant pour autrui », in *Responsabilités – Traités théorique et pratique*, Diegem, Kluwer, 2000.
- DALCQ, R.- O. « L'article 1384, alinéa 1^{er}, du Code civil s'applique-t-il aux biens corporels ? », note sous Cass (1^{ère} ch.), 21 avril 1972, *R.C.J.B.*, 1973.
- DOCQUIR, B., *Le droit à la vie privée*, Bruxelles, Larcier, 2008.

- DUBUISSON, B., CALLEWAERT, V., DE CONINCK, B. et GATHEM, G., « Le fait générateur et le lien causal », in *La responsabilité civile – chronique de jurisprudence 1996-2007*, Volume 1, Bruxelles, Larcier, Bruxelles, 2009.
- FAGNART, J.-L., « La directive du 25 juillet 1985 sur la responsabilité du faits des produits », *Cah. dr. eur.*, 1987.
- FAGNART, J.-L., *La responsabilité civile – Chronique de jurisprudence 1985 – 1995*, Bruxelles, Larcier, 1997.
- FAGNART, J.-L., « La perte d’une chance ou la valeur de l’incertain », in *La réparation du dommage – Questions particulières*, Louvain-la-Neuve, Anthémis, 2006.
- FAGNART, J.-L., « La causalité », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, Waterloo, Kluwer, 2008, Livre 11.
- FORIERS, P.-A., « Responsabilité personnelle des organes, mandataires, préposés et agents d’exécution – Responsabilité du fait d’autrui », in *Actualité en droit de la responsabilité*, Bruxelles, Bruylant, 2010.
- FORIERS, P.-A., « Aspect du dommage et du lien de causalité », in *Droit des obligations – Notions et mécanismes en matière de responsabilité*, Bruxelles, Bruylant, 2014.
- HENRY, P. et DUBUISSON, B., « La responsabilité du fait des produits défectueux : derniers développement », in *Droit de la responsabilité – Morceaux choisis*, C.U.P., Liège, Larcier, 2004.
- JOURDAIN, P., « Faits justificatifs », *Juris Cl. Civ. – Code civil, articles 1382 à 1386*, 2002.
- JOURDAIN, P., *Les principes de la responsabilité civile*, Paris, Dalloz, 2007.
- KOHL, B., *Droit de la responsabilité*, Liège, Anthémis, 2008.
- MALENGREAU, T., « La responsabilité extracontractuelle du commettant pour le fait de son préposé : jurisprudence récente et réflexion » in *Droit de la responsabilité : questions choisies*, Bruxelles, Larcier, 2015.
- MAZEAUD, H. et MAZEAUD, L., *Traité théorique et pratique de la responsabilité civile délictuelle et contractuelle*, Paris, Librairie du recueil Sirey, 1934, Tome 1 et 2.
- MCMANU, D., *Des machines à se faire des ennemis*, Los Angeles, Los Angeles Times, article repris dans l’article *Drones, la guerre secrète d’Obama*, Bruxelles, Courrier international n° 1279 du 7 au 12 mai 2015.

- MONTERO, E., « Les produits défectueux dans un écheveau de responsabilités », note pour Liège (3^{ème} chambre), 7 novembre 2005, *R.G.D.C.*, n°10, 2006.
- PIRSON, R. et DE VILLÉ, A., *Responsabilité civile extra-contractuelle*, Bruxelles, Bruylant, 1935, Tome 1.
- SHANE, S., *Un secret bien gardé*, New York, The New York Times, article repris dans l'article *Drones, la guerre secrète d'Obama*, Bruxelles, Courrier international n° 1279 du 7 au 12 mai 2015, pp. 27-28.
- SIMOENS, D., *Buitencontractuele aansprakelijkheid*, Anvers, Kluwer, 1999, Tome 2.
- THUNIS, X., « Théorie générale de la faute », in *Responsabilité – Traités théorique et pratique*, Waterloo, Kluwer, 2008, Livre 20, 20bis et 20ter.
- VAN QUICKENBORNE, M., *Oorzakelijk verband tussen onrechtmatige daad en schade*, Waterloo, Kluwer, 2007.
- WINIGER, B., *La responsabilité aquilienne en droit commun – Damnum culpa Datum*, Bâle, Collection genevoise, 2002.

Articles issus de sites Internet

- BOSQUET, A., *La régulation de l'utilisation des drones : quand la vie privée rime avec robotique et aviation civile*, Droitdu.net, 1 novembre 2013, article disponible sur <http://droitdu.net/2013/11/regulation-drones-vie-privee-robotique-aviation-civile/> .
- CARLSCOACHING, *Droit civil : la responsabilité délictuelle*, 14 mai 2009, article disponible sur <http://carlscoaching.over-blog.com/article-31413322.html> .
- CASSART, A., *Le droit des drones*, 30 avril 2013, article disponible sur <http://www.alexandrecassart.be/le-droit-des-drones/> .
- CASSART, A., *Game of drones: un jeu coûteux... et illégal!*, La Libre on Web, 23 avril 2014, article disponible sur <http://m.lalibre.be/actu/cyber/game-of-drones-un-jeu-couteux-et-illegal-535791ae3570aae038be33a0> .
- CHAMPEAU, G., *Drones : la nouvelle réglementation française*, 24 décembre 2015, article disponible sur <http://www.numerama.com/politique/136288-drones-reglementation-francaise.html> .
- COMMISSION DE LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE, *Quand l'utilisation d'un drone est-elle autorisée par la législation aérienne ?*, article disponible sur <https://www.privacycommission.be/fr/quand-l%e2%80%99utilisation-d%e2%80%99un-drone-est-elle-autoris%e3%a9e-par-la-l%e3%a9gislation-a%e3%a9rienne> .
- COMMISSION DE LA PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE, *La protection des données à caractère personnel en Belgique*, note disponible sur <https://www.privacycommission.be/fr/node/3790> .
- DE SAINT MARTIN, A., *Les drones, la nouvelle révolution technologique*, Les études de Centre Jean Gol, ouvrage disponible sur <http://www.google.be/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjgwaSojebKAhWCgRoKHV8dD64QFggeMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.cjg.be%2Fwp-content%2Fuploads%2F2015%2F07%2FEtude-CJG-Drones-web.pdf&usg=AFQjCNEszR8pbXhTLaM8Muiu0qWw8VtTHw&bvm=bv.113370389,d.d2s> .
- DGTA, Communiqué de Presse sur les drones de loisirs, 5 novembre 2015, communiqué disponible sur <http://www.aamodels.be/com-drones> .
- EUROP ASSISTANCE, *Puis-je faire voler un drone chez moi ?*, 20 mars 2015, article disponible sur <http://blog.europ-assistance.be/faire-voler-un-drone-chez-soi/> .

- FRENCHDRONE.FR, *Beercopter : des drones qui servent des bières*, 10 septembre 2013, article disponible sur <http://frenchdrone.fr/drone-livreur-de-biere/> .
- LEGALEX NAMUR, *La responsabilité objective en Droit civil belge - La responsabilité sans faute*, article disponible sur <http://www.avocats-legallex-namur.be/droit-responsabilite/responsabilite-objective.html> .
- LE MONDE, *Cinq questions autour de la collision évitée entre un drone et un Airbus d’Air-France*, 4 mars 2016, article disponible sur <http://drones.blog.lemonde.fr/2016/03/04/cinq-questions-autour-de-la-collision-evitee-entre-un-drone-et-un-airbus-dair-france/> .
- LE MONDE – TECHNOLOGIES, *Amazon dévoile « Prime Air », un futur système de livraison par drones*, 2 décembre 2013, article disponible sur http://www.lemonde.fr/technologies/article/2013/12/02/des-paquets-livres-par-drones-d-ici-cinq-ans_3523489_651865.html .
- L’EXPRESS, *Drones survolant des centrales nucléaires*, article disponible sur http://www.lexpress.fr/actualite/societe/drones-survolant-des-centrales-nucleaires_1619292.html .
- MAURER, P. (Comité international de la Croix-Rouge), *Les drones armés doivent être utilisés dans le respect des lois*, 10 mai 2013, article disponible sur <https://www.icrc.org/fre/resources/documents/interview/2013/05-10-drone-weapons-ihl.htm> .
- MOTTIAT, F., (RTBF), *La guerre des drones*, 9 mars 2015, article disponible sur https://www.rtf.be/info/opinions/detail_la-guerre-des-drones?id=8926596 .
- ŒILLET, A., *Insolite : vous prendrez bien un morceau de drone volant en chocolat ?*, 9 juin 2014, article disponible sur <http://www.clubic.com/insolite/actualite-708201-insolite-prendrez-morceau-drone-volant-chocolat.html> .
- ŒILLET, A., *10 drones originaux et décalés*, 19 mars 2015, article disponible sur <http://www.clubic.com/mag/diaporama/photo-10-drones-originaux-decales-79753/> .
- ONERA (centre français de recherche aérospatiale), *Mieux connaître les drones*, conférence disponible sur <http://www.onera.fr/fr/cours-exposes-conferences-avion-drone-transport-aerien-systemes> .
- PAELINCK, E., (lesJuristes), *Drones civils : de nouvelles réglementations en perspective*, 11 avril 2014, article disponible sur : <http://ictrecht.be/fr/featured-2-2/drones-civils/> .

- SCIENCES ET AVENIR, *Drones : les nouvelles règles en vigueur au 1er janvier 2016*, 31 décembre 2015, article disponible sur <http://www.sciencesetavenir.fr/high-tech/drones/20151228.OBS1976/drones-les-nouvelles-regles-en-vigueur-au-1er-janvier-2016.html>.
- SERGÈRE, V., *Règlementation sur les drones : ce qui change au 1er janvier 2016*, 28 décembre 2015, article disponible sur http://www.frandroid.com/produits-android/drones/331953_reglementation-sur-les-drones-ce-qui-change-au-1er-janvier-2016.
- TECHARTGEEK, *Drones : deux utilisations originales*, 27 juillet 2014, article disponible sur <http://www.techartgeek.com/tech/drones-utilisations-originales/>.
- VISELÉ, G., *Drone days*, Bruxelles, 10 mars 2015, article disponible sur <http://www.hangarflying.eu/nl/node/3374>.

Annexes

Annexe 1 : Réglementation des drones avant la publication de l'arrêté royal à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien

En l'absence d'un cadre juridique particulier aux drones, comment était traitée l'exploitation des drones civils ? Pour répondre à cette question, il faut distinguer deux problématiques particulières : l'intégration du drone dans le trafic aérien et le respect des données et de la vie privée.

Chapitre 1. L'intégration du drone dans l'espace aérien :

Un des problèmes majeurs apparu avec l'essor des drones est l'emprunt, par ceux-ci, de l'espace aérien. Ils côtoient d'autres aéronefs dans le ciel belge et doivent éviter au maximum de leur causer des dommages. Pour assurer la sécurité du trafic aérien, et au vu de l'absence de cadre juridique particulier aux drones, on imposait aux pilotes de se conformer aux dispositions prévues pour le partage du ciel entre les différents appareils volants.

En Belgique, l'organisation de l'espace aérien belge fait l'objet d'une compilation de dispositions internationales, européennes et nationales³⁴⁸. Deux bases légales nous intéressent particulièrement : la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne³⁴⁹ (ci-après « loi de 1937 ») et la circulaire GDF-01 de la DGTA³⁵⁰ (ci-après, « la circulaire »).

Au départ, les autorités prévoyaient que seuls les drones de loisirs ou sportifs pouvaient être mis en vol en Belgique, sous le respect de la circulaire relative aux aéromodèles³⁵¹. En refusant d'assimiler les drones professionnels à des aéromodèles, les autorités en interdisaient ainsi implicitement l'utilisation. Par conséquent, avant l'entrée en vigueur de l'arrêté royal, seuls les drones de loisirs pouvaient être exploités légalement. Les applications commerciales des drones restaient alors interdites³⁵², sauf en cas d'obtention d'une dérogation auprès de la DGTA³⁵³.

³⁴⁸ A. CASSART, *Le droit des drones*, op. cit..

³⁴⁹ Loi portant révision de la loi du 16 nov. 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, op. cit..

³⁵⁰ Circulaire GDF-01 du 3 mai 1994.

³⁵¹ E. PAELINCK, *Drones civils : de nouvelles réglementations en perspective*, op. cit. ; A. CASSART, *Le droit des drones*, op. cit..

³⁵² G. VISELÉ, op. cit. ; Commission de la protection de la vie privée, *Quand l'utilisation d'un drone est-elle autorisée par la législation aérienne ?*, article disponible sur <https://www.privacycommission.be/fr/quand-l%E2%80%99utilisation-d%E2%80%99un-drone-est-elle-autoris%C3%A9e-par-la-l%E2%80%99gislation-a%C3%A9rienne>, consulté le 25/03/2016.

³⁵³ A. CASSART, *Le droit des drones*, op. cit..

La circulaire, en son article 1er, indique s'appliquer «à l'usage des aéromodèles radiocommandés, de masse maximale au décollage, supérieur à 1 kg et inférieure à 150 kg, à des fins sportives et récréatives, qui ne transportent ni personnes ni marchandises, qui n'effectuent aucun vol commercial ou professionnel et qui volent en vue directe de leur opérateur³⁵⁴», c'est-à-dire aux drones de loisirs. Pour les appareils dont la masse dépasse un kilogramme, l'usage est réglementé par cette circulaire et est réduit aux terrains d'aéromodélisme, tandis que les drones de moins de 1 kilogramme peuvent être utilisés sur des terrains privés à une hauteur de 10 mètres maximum³⁵⁵.

En ce qui concerne les contraintes techniques liées directement à l'appareil, la circulaire, en son article 5.1, impose que l'appareil soit identifié, soit par une inscription sur l'engin, des coordonnées du propriétaire, soit par un numéro d'immatriculation. De surcroît, l'article 5.2, impose l'obligation, pour les engins motorisés, d'être équipés d'un silencieux afin de ne pas dépasser le niveau sonore maximum légal de 86 décibels à 7 mètres de la machine.

L'article 8 impose d'autres prescriptions spécifiques pour l'exploitation des drones de plus d'un kilogramme : Pour commencer, le pilote doit maintenir, en tout temps, un contact visuel direct avec sa machine, afin de pouvoir contrôler la trajectoire de vol et éviter la collision avec d'autres objets ou personnes³⁵⁶. En outre, l'instrument volant ne peut pas larguer d'objet en vol, sauf autorisation de la DGTA. Enfin, les aéromodèles ne peuvent voler qu'à partir d'un terrain d'aéromodélisme, prévu spécifiquement pour les vols d'aéromodèles, et officiellement agréé par la DGTA. La hauteur du vol est limitée à 200 mètres et à un rayon de survol maximum de 400 mètres, et à une distance minimale de 200 mètres des habitations, voies de chemins de fer ou encore autoroutes³⁵⁷.

En plus de la circulaire relative à l'aéromodélisme, les utilisateurs de drones récréatifs devaient également respecter la loi de 1937.

Pour conclure, on peut retenir trois grandes règles de la transposition des règles liées à l'emploi des aéromodèles, aux drones. Tout d'abord, l'usage commercial d'un drone est strictement interdit tant que le nouvel arrêté royal n'est pas d'application. Ensuite, les drones

³⁵⁴ Article 1^{er} de la circulaire GDF-01 du 3 mai 1994 (dans sa version du 29 juillet 2013).

³⁵⁵ DGTA, Communiqué de Presse de la DGTA sur les drones de loisirs, 5 novembre 2015, communiqué disponible sur <http://www.aamodels.be/com-drones>, consulté le 7/02/2016.

³⁵⁶ A. CASSART, *Game of drones: un jeu coûteux... et illégal!*, La Libre on Web, 23 avril 2014, article disponible sur <http://m.lalibre.be/actu/cyber/game-of-drones-un-jeu-couteux-et-illegal-535791ae3570aae038be33a0>, consulté le 15/02/2016.

³⁵⁷ E. PAELINCK, *op. cit.* ; EUROP ASSISTANCE, *Puis-je faire voler un drone chez moi ?*, 20 mars 2015, article disponible sur <http://blog.europ-assistance.be/faire-voler-un-drone-chez-soi/>, consulté le 7/02/2016 ; A. CASSART, *Game of drones: un jeu coûteux... et illégal!*, *op. cit.*.

de moins d'un kilogramme peuvent être utilisés par tous sur les terrains privés à 10 mètres de haut maximum, tout en étant attentif à la sécurité. Enfin, en ce qui concerne les drones de masse supérieure à un kilogramme, ceux-ci ne peuvent être utilisés que sur un terrain agréé pour pratiquer l'aéromodélisme et à une hauteur maximum de 200 mètres.

Toutes ces règles ont pour but, comme le rappelle la DGTA dans son communiqué de presse du 5 novembre 2015, « *de responsabiliser le citoyen mais également de s'assurer que le vol de drones se déroule en toute sécurité, tant pour lui que pour les autres* »³⁵⁸.

Chapitre 2. La protection de la vie privée

L'essor des nouvelles technologies de l'information et de la communication présente également un danger à l'égard du droit à l'image et à la vie privée, les drones étant susceptibles d'enregistrer de nombreuses informations relatives à des particuliers. Dans la majorité des cas, les drones sont équipés d'appareils-photo, de caméras ou de systèmes de géolocalisation permettant de récolter des données dans le cadre de leur mission de surveillance, relevé de température, de chaleur ou d'images, prise de photos ou de films amateurs, etc..

Comme pour l'intégration du drone dans l'espace aérien, il n'existait, avant le récent arrêté royal, aucune réglementation spécifique contrôlant l'utilisation de caméra ou capteurs sur les drones. Par conséquent, c'est vers les dispositions générales relative à la vie privée et à la protection des données personnelles qu'il fallait se tourner et plus particulièrement la loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel³⁵⁹ (ci-après « la loi relative à la vie privée »).

Le principe de la loi relative à la vie privée est que toute personne physique a droit à la protection de ses libertés et droits fondamentaux et, notamment à la protection de sa vie privée dans le cas d'un éventuel traitement de ses données à caractère personnel. Les données à caractère personnel, sont, au sens de la loi, entendues comme toute information concernant une personne physique identifiée ou identifiable³⁶⁰.

Pour atteindre cet objectif, la loi prescrit, lors du traitement de ces images, quatre points devant être impérativement respectés : la loyauté³⁶¹, la légalité³⁶², la finalité³⁶³ et la

³⁵⁸ DGTA, Communiqué de Presse de la DGTA sur les drones de loisir, *op. cit.*.

³⁵⁹ Loi du 8 décembre 1992 relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel, *M. B.*, 18 mars 1993, dans sa dernière version apportée par la loi du 18 mars 2014, *M. B.*, 28 mars 2014.

³⁶⁰ Article 1, §1 de la loi du 8 décembre 1992, *op. cit.*.

³⁶¹ Article 4, 1^o de la loi du 8 décembre 1992, *op. cit.*.

³⁶² *Ib. Id.*, Article 5.

proportionnalité³⁶⁴ du traitement des données. *La loyauté*³⁶⁵ signifie que le traitement de ces éléments doit se faire de manière transparente, le but de la collecte des données doit être précisé par la personne réalisant le traitement. En outre, le principe de *légalité* exige que la récolte des données ne soit réalisée que dans circonstances limitativement énumérées par loi³⁶⁶ (le propriétaire des données a donné son consentement libre³⁶⁷, le traitement des données est nécessaire à l'exécution d'un contrat auquel la personne concernée est partie ou d'une obligation légale qui incombe au responsable du traitement, par exemple). L'article 4 §1, 2° impose également un principe de *finalité* : les données ne peuvent être collectées que pour « *des finalités déterminées, explicites et légitimes, et ne pas être traitées ultérieurement de manière incompatible avec ces finalités* »³⁶⁸. Enfin, l'obligation de *proportionnalité* prescrit que les données récoltées soient pertinentes et non-excessives par rapport au but de leur collecte³⁶⁹.

Par conséquent, tout utilisateur de drone qui enregistre des données personnelles doit respecter ces quatre principes et doit, en outre, veiller à la sécurité et la protection des données tel qu'il est prévu à l'article 16 de la loi relative à la vie privée.

Comme l'a résumé la Commission vie privée belge, à propos du risque que représentent les drones, « *la loi « vie privée » est d'application, sauf si le drone n'est utilisé qu'à des fins privées. En bref, l'utilisateur du drone doit respecter les obligations suivantes :*

- *Veiller à ce que les personnes filmées sachent qu'elles le sont, et pour quelles finalités.*
- *Communiquer aux personnes filmées qui les filme afin qu'elles puissent contacter cette personne si elles ne souhaitent pas que leurs données soient traitées (par exemple, en affichant sur le drone le logo d'une société déterminée).*
- *Utiliser les images pour une seule finalité et s'y tenir.*
- *Déclarer l'utilisation du drone auprès de la Commission vie privée*³⁷⁰ ».

³⁶³ *Ib. Id.*, Article 4, 2°.

³⁶⁴ *Ib. Id.*, Article 4, 3°.

³⁶⁵ *Ib. Id.*, Article 4, 1°.

³⁶⁶ *Ib. Id.*, Article 5.

³⁶⁷ B. DOCQUIR, *Le droit à la vie privée*, Bruxelles, Larcier, 2008, pp. 113-114 ; LA COMMISSION DE PROTECTION DE LA VIE PRIVÉE, *La protection des données à caractère personnel en Belgique*, p. 14, note disponible sur <https://www.privacycommission.be/fr/node/3790>, consulté le 14/02/2016.

³⁶⁸ Article 4 §1, 2° de la loi du 8 décembre 1992, *op. cit.*.

³⁶⁹ *Ib. Id.*, Article 4 §1, 3°.

³⁷⁰ A. CASSART, *Game of drones: un jeu coûteux... et illégal!*, *op. cit.*.

Annexe 2 : Résumé de la Législation française relative aux drones³⁷¹

Drones professionnels				
	Drones de loisirs (appelés aéromodèles)	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
				Scénario 4 : ne concerne que les drones qui réalisent des missions particulières telles que le relevé de données, la photographie, l'observation et la surveillance aérienne.
Poids de l'appareil :	Pour les machines de moins de 2 kilos.	Pour les machines de moins de 25 kilos.	Pour les machines de moins de 25 kilos.	Pour les machines de moins de 25 kilos.
Lieu de vol		Le drone doit voler hors des zones peuplées * et hors de l'espace aérien réglementé.	Le drone doit voler hors des zones peuplées * et hors de l'espace aérien réglementé.	Le drone doit voler hors des zones peuplées * et hors de l'espace aérien réglementé.
Vue du pilote :		L'appareil doit être en vue directe**, à l'œil nu du pilote.	L'appareil peut voler hors de la vue du pilote.	L'appareil doit être en vue directe**, à l'œil nu du pilote.
				L'appareil peut voler hors de la vue du pilote.

³⁷¹ G. CHAMPEAU, Drones : la nouvelle réglementation française, 24 décembre 2015, article disponible sur <http://www.numerama.com/politique/136288-drones-reglementation-francaise.html>, consulté le 22 février 2016 ; V. SERGÈRE, *Réglementation sur les drones : ce qui change au 1er janvier 2016*, 28 décembre 2015, article disponible sur <http://www.frandroid.com/produits-android/drones/331953-reglementation-sur-les-drones-ce-qui-change-au-1er-janvier-2016>, consulté le 22 février 2016 ; SCIENCES ET Avenir, *Drones : les nouvelles règles en vigueur au 1er janvier 2016*, 31 décembre 2015, article disponible sur <http://www.sciencesetavenir.fr/high-tech/drones/20151228.OBS1976/drones-les-nouvelles-regles-en-vigueur-au-1er-janvier-2016.html>, consulté le 21 février 2016.

Distance horizontale maximum entre le drone et le pilote :		L'appareil ne peut voler qu'à une distance de maximum 100 mètres du pilote. Modification de l'arrêté royal de 2015 = 200 mètres au lieu de 100m	L'appareil ne peut voler qu'à une distance de maximum 1 kilomètre du pilote.	L'appareil ne peut voler qu'à une distance de maximum 100 mètres du pilote.	Pas de limite imposée.
Hauteur maximum de vol depuis le sol :		L'appareil ne peut voler qu'à une distance de maximum 150 mètres du sol. Modification de l'arrêté royal de 2015 = Les drones de moins de 2 kilos peuvent voler à une hauteur maximum de 150 mètres.	L'appareil ne peut voler qu'à une distance de maximum 50 mètres du sol.	L'appareil ne peut voler qu'à une distance de maximum 150 mètres du sol.	L'appareil ne peut voler qu'à une distance de maximum 150 mètres du sol.

Formation du télépilote :	Le télépilote doit suivre une formation théorique pour le vol de drones.	Le télépilote doit suivre une formation théorique pour le vol de drones.	Le télépilote doit suivre une formation théorique de pilote d'avion, d'hélicoptère ou de planeur. Il doit également effectuer 100 heures de vol d'aéronefs, ainsi que 20 heures de vol avec l'aéronef piloté, en vue directe.
Autres :	/	/	/

* L'article 2, 8) de l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à la conception des aéronefs civils qui circulent sans personne à bord, aux conditions de leur emploi et aux capacités requises des personnes qui les utilisent, définit la « zone peuplée » en indiquant qu'un drone survole une zone peuplée « *lorsqu'il évolue* » :

- au sein ou à une distance horizontale inférieure à 50 mètres d'une agglomération figurant sur les cartes aéronautiques en vigueur diffusées par le service d'information aéronautique à l'échelle 1/500 000 ou, à défaut, à l'échelle 1/250 000, ou ;

- à une distance horizontale inférieure à 150 mètres d'un rassemblement de personnes ».

** L'article 2 de l'arrêté du 17 décembre 2015 relatif à l'utilisation de l'espace aérien par les aéronefs qui circulent sans personne à bord, prévoit qu'un aéronef télépiloté est dit « évoluer en vue » lorsque ses évolutions se situent à une distance du télépilote telle que celui-ci conserve une vue directe sur l'aéronef et une vue dégagée sur l'environnement aérien permettant de détecter tout rapprochement d'aéronef et de prévenir les collisions ».

Annexe 3 : Prospectus sur l'arrêté royal relatif à l'utilisation des drones

CHOSSES À FAIRE



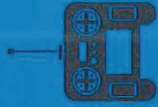
- >>> INFORMEZ-VOUS AVANT D'UTILISER VOTRE DRONE
- >>> LE PILOTE EST TOUJOURS RESPONSABLE
- >>> INSPECTEZ LE DRONE AVANT CHAQUE VOL
- >>> CONNAISSEZ VOTRE APPAREIL ET SON ENTRETIEN
- >>> SUIVEZ UNE FORMATION POUR LE PILOTAGE DE DRONES
- >>> NE VOLEZ QUE SI LA MÉTÉO LE PERMET
- >>> VEILLEZ À VOTRE SÉCURITÉ PERSONNELLE
- >>> LES HÉLICES SONT EXTRÊMEMENT DANGEREUSES
- >>> VEILLEZ À NE RIEN HEURTER EN PLEIN VOL
- >>> PRENEZ UNE BONNE ASSURANCE
- >>> PRÉVENEZ VOS VOISINS
- >>> DEMANDEZ L'AUTORISATION AVANT DE PRENDRE DES PHOTOS
- >>> FAITES PREUVE DE BON SENS

CHOSSES À NE PAS FAIRE



- >>> N'UTILISEZ PAS VOTRE DRONE LORSQUE VOUS AVEZ CONSOMMÉ DE L'ALCOOL
- >>> NE VOLEZ PAS HORS DE VOTRE CHAMP DE VISION
- >>> NE DÉPASSEZ JAMAIS L'ALTITUDE AUTORISÉE
- >>> NE SURVOLEZ JAMAIS DES PERSONNES OU DES HABITATIONS
- >>> NE SURVOLEZ JAMAIS DES AUTOROUTES OU DES VOIES NAVIGABLES
- >>> INTERDICTION DE SURVOLER DES CENTRALES ÉLECTRIQUES
- >>> INTERDICTION DE SURVOLER DES CENTRALES NUCLÉAIRES
- >>> INTERDICTION DE SURVOLER DES AÉROPORTS ET LEURS ENVIRONS
- >>> INTERDICTION DE TRANSPORTER DES PERSONNES
- >>> INTERDICTION DE TRANSPORTER DES BIENS
- >>> INTERDICTION DE REMORQUER

// CHECK-LIST DE SÉCURITÉ



AVANT MON VOL



- ☐ SOYEZ AU COURANT DE LA LÉGISLATION ACTUELLE EN MATIÈRE DE DRONES
- ☐ ASSUREZ-VOUS DE NE PAS VOLER DANS UNE ZONE D'EXCLUSION AÉRIENNE
- ☐ CONTACTEZ VOTRE ASSUREUR POUR SAVOIR SI LE VOL EST COUVERT
- ☐ LISEZ LE MODE D'EMPLOI DU DRONE
- ☐ ASSUREZ-VOUS DE POUVOIR DIRIGER LE DRONE CORRECTEMENT
- ☐ VÉRIFIEZ LE BON FONCTIONNEMENT DU DRONE ET DE SON ÉQUIPEMENT
- ☐ VÉRIFIEZ QUE LES BATTERIES SONT COMPLÈTEMENT CHARGÉES
- ☐ CONSULTEZ TOUJOURS LA MÉTÉO ET L'INDICE KP
- ☐ ANALYSEZ LES OBSTACLES ET LES AUTRES DANGERS DE VOTRE ENVIRONNEMENT

PENDANT LE VOL



- ☐ RESPECTEZ LA LÉGISLATION ACTUELLE EN MATIÈRE DE DRONES
- ☐ NE DÉPASSEZ PAS L'ALTITUDE MAXIMALE
- ☐ NE PERDEZ PAS LE DRONE DE VUE
- ☐ GARDEZ TOUJOURS LE DRONE DANS VOTRE CHAMP DE VISION (SANS JUMELLES)
- ☐ TENEZ LES SPECTATEURS À UNE DISTANCE RAISONNABLE
- ☐ NE SURVOLEZ PAS DES PERSONNES
- ☐ GARDEZ LE NIVEAU DES BATTERIES À L'ŒIL ET RETENEZ À TEMPS
- ☐ NE PRENEZ AUCUNE PHOTO PERMETTANT D'IDENTIFIER DES INDIVIDUS

APRÈS LE VOL



- ☐ ÉTEIGNEZ D'ABORD LE DRONE ET ENSUITE LA TÉLÉCOMMANDE
- ☐ NETTOYEZ ET SÉCHEZ LE DRONE
- ☐ RANGEZ LE DRONE AVEC SOIN
- ☐ ENTRETENEZ TOUJOURS VOTRE DRONE CORRECTEMENT
- ☐ N'UTILISEZ AUCUNE IMAGE RECONNAISSABLE SANS AUTORISATION



+32 (0)2 277 31 11

rpas@mobilit.fgov.be

mobilit.belgium.be

Vooruitgangstraat 56

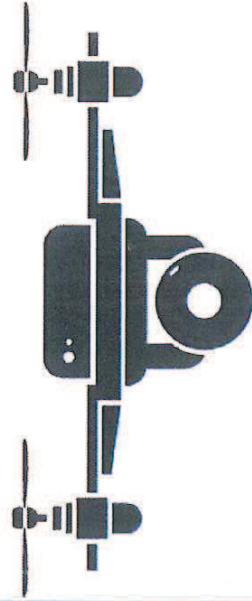
Brussel 1210

info@beuas.be

beuas.be

Que suis-je autorisé à faire avec mon drone ? Comment puis-je voler en toute sécurité ?

MON DRONE,
LES AUTRES ET MOI



// PUBLICATION AR

L'information que nous vous communiquons est susceptible de connaître des changements étant donné que l'arrêté royal relatif à l'utilisation des drones en Belgique n'a pas encore été publié. Nous vous rappelons aussi que l'utilisation de ces aéronefs est actuellement interdite en Belgique.

// VIE PRIVÉE

Je tiens à ma vie privée et respecte par conséquent aussi celles des autres.

Avertissez vos voisins quand vous utilisez votre drone et informez-les de vos activités photographiques ou filmiques. N'enregistrez pas d'images permettant de reconnaître ou d'identifier une personne sans lui avoir demandé, au préalable, son autorisation. Retrouvez plus d'informations sur la législation concernant la protection de la vie privée à l'adresse suivante:

<https://www.privacycommission.be/fr/news/la-commission-vie-privee-repond-aux-questions-frequeemment-posees-concernant-les-drones>

- Drone < 1kg
- Jusqu'à 10 m de hauteur - VLOS
- Interdiction de survoler ces lieux et leurs environs : aérodomes, industries, prisons, centrales nucléaires, personnes, ...
- A des fins personnelles hors de l'espace public

RÉCRÉATIF

POUR TOUS
LES ÂGES



CLASSE 2

// RISQUE FAIBLE

Cette catégorie a vu le jour pour permettre aux utilisateurs de faire voler leur drone même hors des terrains d'aéromodélisme agréés. Avec cette catégorie, vous pouvez essentiellement pratiquer votre loisir, vous entraîner ou vous adonner à la photographie aérienne.

CONDITIONS OBLIGATOIRES

- Minimum 16 ans
- Drone < 5 kg
- Attestation de télépilote
- Espace aérien non contrôlé
- Hors des villes et des villages, survol de personnes interdit
- 150 pieds d'altitude (45 m) - VLOS
- Assurance
- Enregistrement

FORMATION OBLIGATOIRE

Théorie/Pratique
Cours théoriques (basiques)
Instructeur certifié
Terrain de formation agréé

ATTESTATION

Examen pratique



CLASSE 1

// RISQUE MOYEN à ÉLEVÉ

Cette catégorie a vu le jour pour permettre aux professionnels de travailler. Ils peuvent d'ailleurs bénéficier de certaines exceptions dans le cas d'un risque élevé.

CONDITIONS OBLIGATOIRES

- Minimum 18 ans
- Drone < 150 kg
- Licence de télépilote
- Certificat médical LAPL
- 300 pieds d'altitude (91 m) - VLOS
- Assurance
- Enregistrement
- Manuel opérationnel

FORMATION OBLIGATOIRE

Théorie/Pratique
Cours théoriques (approfondis)
Instructeur certifié
Terrain de formation agréé

LICENCE

Examen théorique
Examen pratique

Annexe 4 : Reproduction des articles 83, 84 et 85 de l'arrêté royal relatif à l'utilisation des aéronefs télépilotés dans l'espace aérien belge

Art. 83. *Le télépilote :*

- 1° est, à tout moment, en mesure de suivre la fonction et le statut du RPA ;*
- 2° est toujours en mesure d'assurer le contrôle du RPA ;*
- 3° s'assure, sur la base des prévisions météorologiques les plus récentes, que les conditions météorologiques minimales sont prévues pour toute la durée du vol ;*
- 4° veille à ce que pour chaque vol, les limitations de poids et de centre de gravité soient respectées ;*
- 5° s'assure du bon état d'entretien du RPAS avant chaque vol ;*
- 6° veille à ce que les ressources nécessaires pour un vol en toute sécurité soient disponibles avant qu'un vol ne commence ;*
- 7° tient compte, lors de l'utilisation d'un RPAS, des autres activités au sol, de la topographie, des obstacles, des effets atmosphériques possibles sur les communications radio, des interférences possibles sur la fréquence utilisée ;*
- 8° veille à ce que chaque vol soit noté dans le carnet de route du RPA et dans son carnet de vol ;*
- 9° veille à respecter la législation en vigueur en matière de protection de la vie privée.*

Le télépilote qui effectue des exploitations de classe 1 veille également à ce que le RPAS soit utilisé conformément au manuel de vol du RPAS ou d'un document équivalent, au manuel d'exploitation, à la déclaration visée à l'article 72 ou à l'autorisation visée à l'article 75 et aux listes de contrôle et le cas échéant, à son certificat de conformité.

Art. 84. § 1^{er}. *Le télépilote prépare le vol envisagé sur un aéroport ou un site d'exploitation avant que le vol ne soit initié.*

§ 2. *Le télépilote dispose d'une connaissance suffisante de la configuration de l'aéroport ou du site d'exploitation utilisé notamment de la présence d'obstacles, des limitations opérationnelles établies, des procédures de vol, de décollage, d'atterrissage et d'attente et le cas échéant, d'éclairages et d'aides d'approche.*

§ 3. *Le télépilote s'assure que la zone de décollage et la zone d'atterrissage :*

- 1° présentent des conditions de sécurité suffisantes ;*
- 2° sont bien dimensionnées ;*
- 3° disposent des équipements nécessaires ;*
- 4° sont libres de tout obstacle ;*

5° présentent des conditions de surface adéquates pour le type d'opérations envisagé, la taille et les performances du RPAS, en tenant compte des conditions extérieures.

Le télépilote tient compte des exigences mentionnées dans le manuel de vol du RPAS concerné ou tout document équivalent.

Art. 85. *Lorsqu'il exerce les privilèges de son attestation ou de sa licence, le télépilote est en possession des documents suivants :*

1° un document d'identité avec une photo ;

2° son attestation de télépilote ou sa licence de télépilote en cours de validité ;

3° le cas échéant, un certificat médical en cours de validité ;

4° son carnet de vol ;

5° une copie du certificat d'enregistrement du RPAS ou un document équivalent permettant d'identifier l'exploitant ;

6° le cas échéant, une copie de la déclaration et de l'accusé de réception de la déclaration visées aux articles 70 et 72 ou de l'autorisation visée à l'article 75 ;

7° une copie de l'attestation d'assurance en cours de validité ;

8° une copie des parties du manuel de vol du RPAS, ou du document équivalent, essentielles pour effectuer les exploitations voulues ;

9° le cas échéant, une copie des parties du manuel d'exploitation essentielles pour effectuer les exploitations voulues ;

10° les listes de contrôle pré-vol, pendant le vol et après le vol ;

11° le carnet de route du RPA ;

12° le cas échéant, une copie de l'approbation de l'IBPT pour l'usage de la fréquence radio ;

13° le cas échéant, une copie de la licence de la station radio.

Le télépilote présente ces documents, sur simple demande, aux fonctionnaires de la DGTA.

Les documents visés à l'alinéa 1^{er}, 4° à 13° peuvent être présentés sous format électronique.

