Document generated on 07/17/2025 8:15 p.m.

[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement

L'approche belge de la responsabilité environnementale dans le milieu marin
État des lieux

Hendrik Schoukens

Number 8, Special, October 2010

Gestion intégrée des zones côtières : risques et responsabilités

URI: https://id.erudit.org/iderudit/045540ar

See table of contents

Publisher(s)

Éditions en environnement VertigO
Université du Québec à Montréal

ISSN

1492-8442 (digital)

Explore this journal

Cite this article

Schoukens, H. (2010). L'approche belge de la responsabilité environnementale dans le milieu marin : état des lieux. *[VertigO] La revue électronique en sciences de l'environnement*, (8).

Article abstract

Despite practice and (still) absent case law the Belgian Law of 20 January 1999 has introduced a completely innovative system, which may serve as an important legal lever for integrated management of the Belgian coastal area. By introducing no-fault liability, chapter X of the Law extends the possibilities of obtaining compensation for damage caused by marine pollution and will furthermore dissuade potential perpetrators from adopting harmful behaviour. The notion of environmental disturbance is particularly innovative by including damage to res communis and res nullius that do not belong to anyone, such as birds, fish and other marine animals. However, oil pollution, which is the principal source of pollution, falls in principle outside the scope of application of the civil liability regime. Moreover, by combining the principles of civil liability with the administrative system of prevention (implementing the Directive on environmental liability), the legislator has created certain ambiguities. The legislator will have the opportunity to clarify the uncertainties and ambiguities that are still present in the Law with the implementation of the Marine Strategy Framework Directive. In addition, this Directive will provide new tools that may help to clarify the notion of environmental disturbance and, if need be, the compensation measures more objectively. Integrated management of the coastal area may take a new step forward with the entry into force of this Directive.

Tous droits réservés © Université du Québec à Montréal et Éditions en environnement VertigO, 2010

This document is protected by copyright law. Use of the services of Érudit (including reproduction) is subject to its terms and conditions, which can be viewed online.

https://apropos.erudit.org/en/users/policy-on-use/

érudit

This article is disseminated and preserved by Érudit.

Érudit is a non-profit inter-university consortium of the Université de Montréal, Université Laval, and the Université du Québec à Montréal. Its mission is to promote and disseminate research.

https://www.erudit.org/en/

L'APPROCHE BELGE DE LA RESPONSABILITE ENVIRONNEMENTALE DANS LE MILIEU MARIN : état des lieux

Hendrik Schoukens

Avocat au barreau de Gand, Collaborateur scientifique à l'Université de Gand, Sint-Pietersnieuwstraat, 25, B9000, Gand, Belgique.

Résumé : Malgré la pratique et jurisprudence (encore) absente, la Loi belge du 20 janvier 1999 a introduit un système tout à fait novateur, qui peut servir de levier juridique important pour la gestion intégrée de la zone côtière belge. En introduisant une responsabilité sans faute, le chapitre X de la Loi élargit les possibilités d'obtenir une compensation des dommages causés par une pollution marine et dissuadera de plus les destinataires potentiels d'adopter des comportements dommageables. C'est surtout la notion de perturbation environnementale qui est novatrice, en n'incluant qu'une atteinte à des res communes et res nullius qui n'appartiennent à personne, tels que les oiseaux, les poissons et les autres animaux marins. Pourtant, la pollution par hydrocarbures, qui est la source principale, reste en principe en dehors du champ d'application du régime de responsabilité civile. En outre, en mélangeant des principes de responsabilité civile avec le système administratif de prévention (en implémentant la Directive sur la responsabilité environnementale), le législateur a créé certaines ambigüités. Le législateur aura l'opportunité de clarifier les incertitudes et ambigüités qui sont encore présentes dans la Loi avec l'implémentation de la Directive-cadre sur le milieu marin. En plus, cette Directive donnera de nouveaux instruments qui peuvent aider à clarifier de manière plus objective la notion de perturbation environnementale et, le cas échéant, les mesures de réparation. La gestion intégrée de la zone côtière pourra prendre un nouveau pas en avant avec l'entrée en vigueur de cette Directive.
Mots-Clés : gestion intégrée des zones côtières, responsabilité sans faute, perturbation environnementale, dommage environnementale, compensation, Directives, cadre sur le milieu marin

Abstract: Despite practice and (still) absent case law the Belgian Law of 20 January 1999 has introduced a completely innovative system, which may serve as an important legal lever for integrated management of the Belgian coastal area. By introducing no-fault liability, chapter X of the Law extends the possibilities of obtaining compensation for damage caused by marine pollution and will furthermore dissuade potential perpetrators from adopting harmful behaviour. The notion of environmental disturbance is particularly innovative by including damage to res communis and res nullius that do not belong to anyone, such as birds, fish and other marine animals. However, oil pollution, which is the principal source of pollution, falls in principle outside the scope of application of the civil liability regime. Moreover, by combining the principles of civil liability with the administrative system of prevention (implementing the Directive on environmental liability), the legislator has created certain ambiguities. The legislator will have the opportunity to clarify the uncertainties and ambiguities that are still present in the Law with the implementation of the Marine Strategy Framework Directive. In addition, this Directive will provide new tools that may help to clarify the notion of environmental disturbance and, if need be, the compensation measures more objectively. Integrated management of the coastal area may take a new step forward with the entry into force of this Directive.
Mots-Clés: Integrated management of the coastal area – no-fault liability – environmental disturbance – environmental damage – compensation – Marine Strategy Framework Directive

Référence électronique

Hendrik Schoukens, 2010. « L'approche belge de la responsabilité environnementale dans le milieu marin : état des lieux », VertigO - la revue électronique en sciences de l'environement, Hors-Série 8. [En ligne], URL : http://vertigo.revues.org/10279

Introduction

Confinée entre la Norvège, le Danemark, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Belgique, la France et la Grande-Bretagne, la mer du Nord est lieu d'une énorme richesse pour ses États côtiers. Elle est source d'activités pour l'industrie de la

pêche. L'approvisionnement en sable et gravier représente une source importante de matières premières pour l'industrie européenne de la construction. Dans la mer territoriale, le plateau continental et la zone économique belge ne couvrent qu'environ 2000 km² (un demi pour cent de la superficie totale de la Mer du Nord).

Cela n'est en aucun cas un indicateur de leur importance dans le contexte de la protection du milieu marin. La situation stratégique sur l'une des routes de navigation les plus denses du monde, la densité de la population et le degré d'industrialisation avec comme corollaire une forte pollution d'origine tellurique, l'exiguïté de l'espace à répartir, ne sont que quelques indicateurs de la vulnérabilité des espaces marins belges. Récemment on a commencé avec l'établissement d'un parc d'éoliennes sur le Thortonbank.

La zone côtière, qui s'étend des polders jusqu'à douze milles au large, a également une vocation touristique importante. L'importance économique de la zone côtière est principalement dérivée de la présence du port industriel de Zeebrugge. Plusieurs zones côtières qui présentent un intérêt écologique considérable sont protégées sous la convention internationale de Ramsar et/ou la Directive d'Habitats[1] ou des Oiseaux[2].

Depuis 1999 les espaces marins belges sont le sujet d'une législation novatrice. L'adoption de la loi de cadre du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique signifie un progrès important non seulement pour la protection de l'environnement marin mais également pour la prévention, le confinement et la réparation des dommages et des perturbations environnementales[3][4]. Dans le cadre d'une gestion intégrée des zones côtières, la question de la responsabilité environnementale n'est pas sans importance. Le régime de responsabilité environnementale vise à réaliser un effet dissuasif. La seule crainte d'être soumis à une obligation de réparation est censée orienter le comportement du destinataire de la règle[5]. Le but de la contribution présente est de décrire les grandes lignes de cette approche belge de la responsabilité environnementale[6].

La loi du 20 janvier 1999

Jusqu'à la fin des années quatre-vingt, il n'y avait pas beaucoup de législation interne sur les espaces marins belges. Cela changera avec l'adoption de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins belges. Il s'agit d'une loi-cadre qui a comme but de sauvegarder le caractère spécifique, la biodiversité et l'intégrité du milieu marin au moyen de mesures visant à protéger ce milieu et au moyen de mesures visant à réparer les dommages et perturbations environnementales[7]. Les principes de précaution, de la gestion durable, du pollueur payeur et de réparation sont mentionnés comme principes de base dans l'article 4 de la Loi. Le domaine d'application général de la Loi est pourtant limité par la répartition des compétences en droit constitutionnel belge. La Loi ne s'applique pas aux activités potentiellement polluantes sur terre ferme qui peuvent avoir des conséquences pour l'environnement marin, celles-ci étant la compétence des régions (pollution chimique, l'eutrophisation, etc.). La pêche et le dragage, qui sont de la compétence des régions, sont également exclus.

[1] Directive 92/43/CEE du Conseil, du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels ainsi que de la faune et de la flore sauvages, *PB.L*. nr. 206, 22.07.1992.

[2] Directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages, *PB.L*. nr. 103, 25.04.1979.

[3] *Moniteur Belge* 12 mars 1999 (à consulter à www.staatsblad.be). Cette loi a entre autres été modifiée par la loi du 17 septembre 2005 (*Moniteur Belge* 13 octobre 2005) et la loi du 21 avril 2007 (*Moniteur Belge* 10 may 2007).

[4] Pour un aperçu général de la loi, F. MAES, "De wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België : op weg naar een duurzaam gebruik van de zee", *TMR* 1999, 270-285 ; L. LE HARDY DE BEAULIEU, "La loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la jurisdiction de la Belgique : entre continuité et innovation", *Aménagement-Environnement* 2000, 91-95.

[5] B. DUBUISSON et C. THIEBAUT, "La responsabilité environnementale. Entre responsabilité civile et mesures de police administrative", dans : CEDRE, *La responsabilité environnementale - Transposition de la directive 2004/35 et implications en droit interne,* Anthemis, 2009, 141-142.

[6] Le chapitre relatif à la responsabilité civile est étudié plus profondément par A. CARETTE, "De aansprakelijkheidsregeling uit de wet ter bescherming van het mariene milieu", *TMR* 1999, 362-374 ; P. DE SMEDT, "Aansprakelijkheid voor en herstel van schade door aantasting van het mariene milieu, beroerde baren van de vergramde Neptunus", *TPR* 2002, 1067-1185 ; H. BOCKEN, "La responsabilité environnementale dans la loi belge du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin", dans : G. VINEY et B. DUBUISSON (eds.), *Les responsabilités environnementales dans l'espace européen. Point de vue franco-belge*, Bruylant, 2006, 397-441.

[7] Article 3 de la Loi du 20 janvier 1999.

Ces exclusions peuvent être déplorées du point de vue d'une gestion intégrée de la zone côtière, comme décrit dans la recommandation européenne 202/413/CE[8].

Néanmoins, l'implémentation de la Directive-cadre Eau[9] en droit flamand, wallon et bruxellois, aidera en tout cas à réduire la pollution de la mer par terre. L'objectif principal de la Directive-cadre Eau est de garantir, à l'horizon 2015, un bon degré de qualité aux corps d'eaux européens. Les eaux côtières tombent également sous le domaine d'application de la Directive, ce qui nécessite l'importance d'une coopération entre les régions, autorités fédérales et autorités nationales. Sur ce point, il est important de souligner que la Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin[10] s'applique également aux eaux côtières telles que définies par la Directive-cadre Eau, y compris les fonds marins et le sous-sol, dans la mesure où les aspects particuliers liés à l'état écologique du milieu marin ne sont pas déjà couverts par cette Directive ou par un autre acte législatif communautaire[11].

En Belgique, c'est également l'autorité fédérale (DG Environnement) qui veille à l'application correcte des obligations découlant du traité OSPAR, tant dans les situations pour lesquelles les autorités fédérales sont compétentes (normes de produit, de commercialisation de substances dangereuses et d'évolution de l'état du milieu marin) que dans celles pour lesquelles les régions sont responsables (normes d'émissions pour l'industrie ou d'utilisation de fertilisants dans l'agriculture).

L'ambition de la Loi de 1999 ne se limite pourtant pas seulement à régler des questions de responsabilité. Elle a une ambition plus grande. Elle traite également l'établissement d'aires marines protégées et la protection des espèces[12], la prévention et la réduction de la pollution et de la perturbation environnementale, la prévention et la réduction de la pollution causée par les navires[13], les mesures d'urgence, de protection et de sauvegarde de l'environnement, et la surveillance et le contrôle. En outre, la loi instaure un régime de permis et d'autorisations pour certaines activités dommageable[14]. Toutes ces activités sont également soumises à une évaluation d'incidences sur l'environnement.

C'est le chapitre IX de la Loi qui introduit une responsabilité sans faute pour les dommages et perturbations de l'environnement qui affectent les espaces marins belges. Ce chapitre ne règle pourtant pas tous les aspects de la mise en œuvre de la responsabilité, de sorte que, sur plusieurs points, un recours au droit commun s'impose encore.

En plus, avec la Loi du 21 avril 2007, le Législateur a également introduit un système administratif de prévention, de confinement et de réparation des dommages environnementaux à charge de l'exploitant d'une activité professionnelle. Ainsi le législateur a implémenté la Directive sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux[15]. Le législateur a toutefois créé certaines ambiguïtés en

[8] Recommandation 2002/413/CE du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2002 relative à la mise en œuvre de la gestion intégrée des zones côtières en Europe, *PB.L.* nr. 148, 6.6.2002. Cette recommandation invite les Etats membres européens à élaborer une ou plusieurs stratégie(s) nationale(s) pour leur politique côtière, en tenant compte du concept de développement durable. Elle prévoit également la rédaction d'un inventaire national des acteurs, lois et institutions majeurs qui influencent la gestion de la zone côtière. La Belgique a rendu, à cet effet, un rapport à la Commission européenne en février 2006 concernant l'application de cette recommandation.

[9] Directive 2000/60/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 23 octobre 2000, établissant un cadre pour une politique communautaire dans le domaine de l'eau, *PB.L.* nr. 327, 22.12.2000.

[10] Directive 2008/56/CE du Parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 établissant un cadre d'action communautaire dans le domaine de la politique pour le milieu marin, *PB.L.* nr. 164, 25.6.2008.

[11] Article 3, 1) de la Directive-cadre stratégie pour le milieu marin.

[12] La Loi était modifiée sur ce point en 2005. Pour une analyse de cette modification : A. CLIQUET et D. BOGAERT, "Mariene beschermde gebieden in het Belgisch deel van de Noordzee : een eerste stap in de richting van het behoud van de mariene biodiversiteit", *TMR* 2006, 165-171.

[13] Le chapitre V de la Loi prévoit entre autres une obligation de notification d'accidents de navigation et permet aux autorités de donner des ordres aux capitaines et de prendre des mesures nécessaires pour prévenir, réduire ou arrêter les conséquences dommageables d'un accident. Ce chapitre a été modifié par la loi modifiante du 20 avril 2007, qui ajoute entre autres une obligation de prévention et de confinement à l' égard de l'exploitant.

[14] Ces activités sont énumérées dans l'Article 25, §1 de la Loi. Il s'agit entre autres des travaux de génie civil, de l'excavation de tranchées et du rehaussement du fond de la mer, de l'usage d'explosifs et d'engins accoustiques de grande puissance, etc.

[15] Directive 2004/35/CE du Parlement Européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, *PB.L.* nr. 143, 30.04.2004. Pour une analyse plus profonde de l'implémentation de la Directive 2004/35/CE sur la responsabilité environnementale sur le niveau fédéral : R. SLABBINCK, "Implementatie van de Richtlijn Milieuschade : bevoegdheidsverdeling en overzicht van omzettingswetgeving", in : H. BOCKEN en R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn milieuschade*, Kluwer, 2008, 59-64.

mélangeant des principes de responsabilité civile avec le système administratif de prévention[16].

Le domaine d'application du régime de responsabilité

Selon la doctrine, le domaine d'application du régime de responsabilité est limité de deux façons. D'une part, il y a la primauté des traités internationaux, d'autre part, il y a les limitations qui résultent du droit constitutionnel et de la loi elle-même[17].

D'abord, le régime ne peut pas déroger aux traités internationaux concernant la pollution de la mer. Dans la mesure où ceux-ci imposent un régime exclusif de responsabilité pour certaines personnes et certains dommages, les dispositions de la loi qui y dérogent ne trouveront donc pas application. Cette prééminence des traités internationaux est également reconnue à l'Article 37, §4 de la Loi, qui confirme que le régime de responsabilité de la Loi ne porte pas atteinte au droit de l'auteur d'une pollution de limiter sa responsabilité. Un aspect important de la responsabilité objective dans les conventions internationales est en effet le droit du responsable de limiter sa responsabilité dans des cas bien définis.

Il s'agit des traités sur la responsabilité nucléaire et sur la pollution de la mer par hydrocarbures. L'instrument le plus important et connu sur ce point est sans doute la convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

Bocken conclut que, vu l'importance de la pollution résultant du transport d'hydrocarbures, les dispositions mentionnées enlèvent au régime une grande partie de son importance pratique, pour autant que le responsable s'avère être le propriétaire d'un pétrolier ou une autre personne protégée par le traité[18].

Pourtant, la Cour de Justice a eu la possibilité de souligner la portée du rôle complémentaire du droit commun en rapport avec le régime de la convention internationale de 1992 dans son arrêt dans l'affaire Mesquer[19]. Dans cette affaire la Cour de Justice s'est prononcée sur les questions préjudicielles posées par la Cour de cassation française, dans le cadre du litige opposant une commune aux sociétés Total à la suite du naufrage du pétrolier Erika. Elle traite plus précisément la question concernant la portée de l'article 15, second tiret de la Directive 75/442/CEE relative aux déchets[20], qui prévoyait que le coût de l'élimination des déchets doit être supporté soit par les 'détenteurs antérieurs', soit par 'le producteur du produit générateur' des déchets[21] en question. La Cour a décidé que, conformément au principe du pollueur payeur, le producteur ne peut être tenu de supporter les coûts que si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage. Pourtant, le raisonnement exact de la Cour de Justice mérite une analyse plus détaillée. D'abord, la Cour reconnaît dans le paragraphe 81 de son arrêt que l'article 15 de la Directive 75/442/CE relative aux déchets ne s'oppose pas à ce que les États membres prévoient, en application d'engagements internationaux, tels que les conventions sur la responsabilité civile et FIPOL, que le propriétaire du navire et l'affréteur de ce dernier ne peuvent répondre des dommages causés par le déversement d'hydrocarbures en mer qu'à hauteur de montants plafonnés en fonction de la jauge du navire et/ou que dans des circonstances particulières liées à leur comportement négligent.

[16] *Ibidem.* Pour une analyse plus détaillée du régime de la responsabilité environnementale introduit par la Directive 2004/35/CE, voir : B. DUBUISSON et C. THIEBAUT, "La responsabilité environnementale. Entre responsabilité civile et mesures de police administrative", dans : CEDRE, *La responsabilité environnementale - Transposition de la directive 2004/35 et implications en droit interne*, Anthemis, 2009, 137-207.

[17] H. BOCKEN, *o.c.*, 402.

[18] H. BOCKEN, *o.c.*, 402-403.

[19] CdJ EC, 24 juin 2008, nr. C-188/07, Commune de Mesquer.

[20] Directive 75/442/CEE du Conseil du 15 juillet 1975 relative aux déchets, *PB.L.* nr. 194, 25.7.1975.

[21] La Cour avait déjà conclu que des hydrocarbures accidentellement déversés en mer à la suite d'un naufrage, se retrouvant mélangés à l'eau ainsi qu'à des sédiments et dérivant le long des côtes d'un Etat membre jusqu'à échouer sur celles-ci, constituent des déchets au sens de l'article 1, sous a) de la Directive 75/442/CE, telle que modifié par la décision 96/350, dés lors que ceux-ci ne sont plus susceptibles d'être exploités ou commercialisés sans opération de transformation préalable (par. 63). Ensuite, aux fins de l'application de l'article 15 de la Directive 75/442/CE, telle que modifiée par la décision 96/350, au déversement accidentel d'hydrocarbures en mer à l'origine d'une pollution des côtes d'un Etat membre, la Cour indique que le juge national peut considérer le vendeur de ces hydrocarbures et affréteur du navire les transportant comme producteur desdits déchets, et ce faisant, comme 'détenteur antérieur' aux fins de l'application de l'article 15, second tiret, première partie, de cette directive. Le juge peut arriver à une telle conclusion si ce vendeur-affréteur a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par ce naufrage, en particulier s'il s'est abstenu de prendre les mesures visant à prévenir un tel événement telles que celles concernant le choix du navire (par. 78).

Selon la Cour, cette disposition ne s'oppose pas non plus à ce que, en application desdits engagements internationaux, un fonds d'indemnisation, tel que le FIPOL, aux ressources plafonnées pour chaque sinistre, prenne en charge en lieu et place des 'détenteurs' au sens de l'article 1, sous c), de la Directive 75/442/CEE, les coûts liés à l'élimination des déchets résultant d'hydrocarbures accidentellement déversés en mer[22]. Pourtant, la Cour nuance cette conclusion dans le paragraphe suivant en ce qui concerne la position du producteur du produit générateur des déchets :

> «Toutefois, s'il s'avère que les coûts liés à l'élimination des déchets générés par un déversement accidentel d'hydrocarbures en mer ne sont pas pris en charge par ledit fonds ou ne peuvent l'être en raison de l'épuisement du plafond d'indemnisation prévu pour ce sinistre et que, en application des limitations et/ou des exonérations de responsabilité prévues, le droit national d'un État membre, y compris celui issu de conventions internationales, empêche que ces coûts soient supportés par le propriétaire du navire et/ou l'affréteur de ce dernier, alors même que ceux-ci sont à considérer comme des « détenteurs » au sens de l'article 1er, sous c), de la directive 75/442, un tel droit national devra alors permettre, pour assurer une transposition conforme de l'article 15 de cette directive, que lesdits coûts soient supportés par le producteur du produit générateur des déchets ainsi répandus. Cependant, conformément au principe du pollueur-payeur, un tel producteur ne peut être tenu de supporter ces coûts que si, par son activité, il a contribué au risque de survenance de la pollution occasionnée par le naufrage du navire.»

Ainsi, l'article 15 de la Directive 75/442/CEE implique que le producteur du produit générateur du déchet peut être tenu d'indemniser le dommage qui ne soit pas pris en charge pas le FIPOL ou ne peut l'être en raison de l'épuisement du plafond d'indemnisation prévu pour ce sinistre[23]. En effet, les conventions maritimes n'empêchent pas une action en responsabilité en application d'une règle de responsabilité de droit commun contre d'autres catégories de personnes que celles dont elles règlent la responsabilité[24]. Ceci est également bien illustré par le jugement du 16 janvier 2008 du Tribunal de Grande Instance de Paris, dans lequel le Tribunal a confirmé le rôle important du droit commun pour les acteurs qui ne tombent pas sous l'application de la convention internationale de 1992[25]. Dans ce jugement le Tribunal de Grande Instance de Paris a bien confirmé que les conventions mentionnées n'étaient pas le seul mode de réponse à une catastrophe de mer par hydrocarbures et que toutes personnes qui n'étaient pas visées expressément par ces conventions pouvaient parfaitement voir leur responsabilité mise en cause selon les règles du droit commun. En appel cette conclusion a été atténuée. Dans son arrêt rendu mardi 30 mars 2010 la Cour d'Appel a délié Total sa de toute responsabilité civile en application de la Convention internationale de 1992. La cour ayant cette fois estimée que Total SA était le véritable affréteur de l'Erika, cela place la compagnie sous la protection de cette convention, qui interdit la mise en cause d'un affréteur, sauf en cas de faute inexcusable du propriétaire[26]
Tout en reconnaissant l'importance du rôle supplémentaire du droit commun, Slabbinck souligne en outre que les conclusions de la Cour de Justice dans l'affaire Mesquer ne seront peut-être plus valables sous l'application de la Directive 2008/98/CE relative aux déchets[27], vu que le principe de pollueur-payeur n'est plus uniquement la base absolue de l'allocation des coûts[28]. L'article 14 de la nouvelle Directive – qui devra être transposée le 12 décembre 2010 en droit interne - laissera aux États membres plus de marge d'appréciation. Tandis que selon le paragraphe 1, conformément au principe du pollueur-payeur, les coûts de la gestion des déchets doivent être

[22] CdJ EC, 24 juin 2008, nr. C-188/07, Commune de Mesquer.

[23] Il est important de noter que l'avocat-général n'arrivait pas à la même conclusion de son avis. Elle concluait qu'il est conforme au principe du pollueur-payeur au sens de l'article 15 de la directive-cadre relative aux déchets de mettre le solde des coûts d'élimination à charge de la collectivité. Conclusions AG Kokott, 13 mars 2008, Commune de Mesquer, par. 142.

[24] H. BOCKEN, *o.c.*, 403.

[25] Voir plus en détail : L. NEYRET, "Naufrage de l'Erika : vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement", *Recueil Dalloz* 2008, 2681-2689 ; T. DUMONT et N. HUTEN, "Le jugement Erika ou la consécration inachevée d'une approche patrimoniale de l'environnement", *RJE* 2008, 205-221.

[26] Une telle faute n'a pas été retenue par la Cour d'Appel.

[27] Directive 2008/98/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 relative aux déchets et abrogeant certaines directives, *PB.L.* nr. 312, 22.11.2008.

[28] R. SLABBINCK, "Vergoeding voor slachtoffers van schadegevallen met olietankers. Hertekent de Erikarechtspraak het landschap ?", dans : I. BOONE, I. CLAEYS et L. LAVRYSEN (eds.), *Liber Amicorum Hubert Bocken*, die keure, 2009, 466.

supportés par le producteur de déchets initial ou par le détenteur actuel ou antérieur des déchets, paragraphe 2 laisse aux États membres de décider que les coûts de la gestion des déchets doivent être supportés en tout ou en partie par le producteur du produit qui est a l'origine des déchets et faire partager ces coûts aux distributeurs de ce produit. Ainsi, les États membres sont donc libres d'inclure ou d'exclure le producteur du produit qui est à l'origine des déchets de l'allocation des coûts[29].

La répartition des compétences pose une deuxième limite au domaine d'application du régime de responsabilité de la Loi. Comme déjà brièvement mentionné ci-dessus, les compétences législatives en Belgique sont réparties sur base de critères territoriaux aussi bien que matériels. Du point de vue territorial, la compétence législative de l'État s'étend sur tout le territoire national, les zone marines y compris. Celle des régions (comme par exemple la région flamande) est limitée à leur propre territoire. Du côté de la mer, la région flamande est délimitée par la ligne de marée basse, ce qui implique que la plage et les ports font partie de la région flamande. Sur le plan matériel, les compétences relatives à la mer, y compris celles en matière de protection de l'environnement, sont à l'Etat fédéral sauf quelques exceptions pour lesquelles la région flamande reste compétente (p.ex. le dragage).

En ce qui concerne la responsabilité civile, le législateur était et reste compétent pour établir des règles générales de responsabilité. Toutefois, la région flamande a également la compétence d'adopter des règles spécifiques en matière de responsabilité civile[30] trouvant application dans la zone côtière terrestre et se rapportant à la protection de l'environnement. Ces règles doivent être appliquées cumulativement[31]. Toutefois, il reste incertain si la Loi elle-même contient des limitations à son application territoriale. Sur ce point il y a différents points de vue dans la doctrine. Une tendance de la doctrine conclut que le régime de responsabilité ne trouve application que dans les espaces marins[32]. Ceci implique qu'on ne pourrait pas appliquer le régime pour les dommages subis à terre. Ce point de vue a été critiqué par Bocken sur justes termes. Cet auteur conclut qu'une analyse détaillée du texte du chapitre de la loi sur la responsabilité ne permet pas de conclure que le législateur n'a pas voulu pleinement exercer ses compétences en matière de responsabilité mais aurait eu l'intention de limiter les effets du nouveau régime de responsabilité aux conséquences d'un incident marin survenu en mer uniquement[33]. Il reconnaît néanmoins que les différentes dispositions du chapitre IX ne s'appliquent pas dans la même mesure en mer et à terre[34]. Il n'y a pas encore de jurisprudence sur ce point discutable. Pourtant, il va de soi qu'une différence de traitement entre des atteintes à des espaces marins d'une part et à des parties non-appropriées de la zone côtière flamande d'autre part serait en contradiction flagrante avec les principes de gestion intégrés) de la zone côtière[35].

Un régime de responsabilité civile objective

La responsabilité civile est l'obligation de réparer le dommage (ou préjudice) que l'on a causé à autrui. Pour obtenir réparation, la victime doit normalement apporter la preuve d'une faute, d'un dommage (ou préjudice) et d'un lien de causalité entre les deux précédentes conditions.

Pourtant, l'article 37, §1 de la Loi introduit une responsabilité sans faute : "tout dommage et toute perturbation environnementale qui affecte les espaces marins à la suite d'un accident ou d'une infraction à la législation en vigueur entraîne pour son auteur l'obligation de le réparer, même s'il n'a commis aucune faute".

Dans les travaux préparatoires de la Loi, on souligne correctement que la responsabilité objective en matière de pollution marine par les hydrocarbures datait déjà de la Convention internationale sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, faite à Bruxelles le 29 novembre 1969 et approuvée et exécutée par la loi du 20 juillet 1976[36].

Dès lors, le principe de la responsabilité objective implique que l'on peut être tenu d'indemniser un dommage déterminé même si on l'a causé sans avoir commis de

[29] *Ibidem.*
[30] Cette compétence était longtemps fondée par un recours aux pouvoirs implicites reconnus à l'article 10 de la loi spéciale du 8 août 1980. Selon la dernière jurisprudence de la Cour d'Arbitrage (maintenant : Cour Constitutionnelle) les régions peuvent adopter des règles de responsabilité par rapport à toutes les matières qui leur ont été attribuées. Cour d'Arbitrage, n° 61/2004, 31 mars 2004.
[31] H. BOCKEN, *o.c.*, 406.
[32] P. DE SMEDT, *l.c.*, 1084.
[33] Pour une analyse plus détaillée : H. BOCKEN, *o.c.*, 409, note 22.
[34] *Ibidem.*
[35] P. DE SMEDT, *l.c.*, 1170.
[36] Exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre, 1997-98, 1695/1, 35. Voir également : A. CARETTE, *l.c.*, 364-365.

faute. Cette responsabilité est appelée objective parce qu'elle n'est plus basée sur les comportements subjectifs du défendeur[37]. Pourtant cette responsabilité objective est atténuée par les causes d'exonération qui sont présentes dans la Loi. Avant d'analyser plus en détail la différence cruciale entre le concept 'dommage' et le concept 'perturbation environnementale', bref encore quelques mots sur les caractéristiques de la responsabilité objective elle-même.

L'événement entraînant la responsabilité

A première vue, le champ d'application matériel de la responsabilité objective instaurée par l'article 37, §1 de la Loi est très large. Selon l'article 37, §1, il faut que le dommage ou la perturbation du milieu marin soit la suite d'un accident ou d'une infraction à la législation en vigueur. La notion d'accident n'est pas définie. Dans la doctrine, on souligne qu'elle n'est en tout cas pas limitée à un accident de navigation, mais correspond à n'importe quel événement soudain et imprévu qui perturbe le déroulement normal d'une activité marine[38].

La deuxième possibilité pour tomber sous le champ d'application matériel de la responsabilité est de commettre une infraction à la législation en vigueur. L'infraction à la législation en vigueur ne se limite pourtant pas aux infractions à la Loi de 1999. Il est néanmoins nécessaire qu'il s'agisse d'une législation qui soit applicable aux activités visées.

Pourtant, De Smedt et Bocken remarquent à juste terme que la responsabilité objective n'est pas applicable à toute pollution des eaux de mer, des émissions non accidentelles conformes à la législation[39]. De Smedt donne comme exemple le dragage qui est admis par un permis mais qui, dans certains cas, peut causer quand même un dommage ou une perturbation environnementale. La seule solution serait de le qualifier comme une infraction à l'article 5 de la Loi. Cette disposition générale souligne que chacun a l'obligation d'éviter que des dommages ou des perturbations environnementales soient occasionnés au milieu marin[40].

Les causes d'exonération

La Loi prévoit un nombre limité de causes d'exonération. Ces causes correspondaient déjà en grandes lignes aux causes d'exonération mentionnées aux articles 4, §1 et 8, §3 de la Directive sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux. Néanmoins, un élargissement était nécessaire pour la transposition correcte de cette Directive.

Comme déjà mentionné ci-dessus, le législateur avait choisi d'implémenter le régime administratif de réparation avec la Loi du 21 avril 2007 dans l'Article 37 de la Loi, ainsi mélangeant le régime de réparation civile avec le régime de réparation administrative. Il n'y a pas de responsabilité si l'auteur du dommage ou de la perturbation prouve que celle-ci 1° résulte *uniquement* d'une guerre, d'une guerre civile, de terrorisme ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; 2° résulte *en totalité* du fait qu'un tiers a délibérément agi ou a omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ou une perturbation environnementale. La troisième cause d'exonération, selon laquelle le dommage résulte d'une négligence ou d'une autre action préjudiciable d'une autorité responsable d'entretien des faux ou d'autres aides à la navigation, devait être élargie à toute mission ou instruction contraignante d'une autorité publique.

Identification de la personne responsable et lien de causalité

Vu que la responsabilité est imputée à l'auteur d'un dommage ou d'une perturbation environnementale, une relation causale entre l'acte et le dommage doit encore être prouvée. Il n'y est donc pas question de canaliser la responsabilité vers une catégorie spécifique de responsables, telle que le propriétaire du navire[41]. Au cas où plusieurs personnes sont responsables d'un même dommage ou d'une même perturbation environnementale, elles le sont solidairement[42].

Responsabilité illimitée ?

Bien que la responsabilité ne soit pas soumise à une limitation financière, la Loi confirme toutefois que celle-ci ne porte pas atteinte au droit du responsable de limiter sa

[37] *Ibidem.*
[38] P. DE SMEDT, *l.c.*, 1104 ; H. BOCKEN, *o.c.*, 411.
[39] P. DE SMEDT, *l.c.*, 1106 ; H. BOCKEN, *o.c.*, 411.
[40] P. DE SMEDT, *l.c.*, 1106.
[41] H. BOCKEN, *o.c.*, 413.
[42] Article 41 de la Loi.

responsabilité dans les cas prévus dans les traités internationaux[43]. Selon l'article 37, §5 de la Loi met également une limite sur la responsabilité (voir ci-après).
Enfin, l'article 42, §1 prévoit la possibilité d'exiger des responsables du dommage le versement d'un cautionnement à la Caisse des Dépôts et Consignations. Ce cautionnement est chiffré par l'autorité compte tenu du dommage attendu et des limites de la responsabilité limitée dans les conventions internationales comme le veut par exemple la coutume à l'égard des propriétaires de navires. Pour établir le montant du cautionnement, l'article 42, §2 précise qu'il faut tenir compte non seulement des dommages établis, mais aussi des risques futures tels qu'évalués par les services publics compétents[44].

Dommage et perturbation environnementale

La distinction essentielle dans le système de responsabilité civile introduite par l'article 37 de la Loi est celle entre la notion de 'dommage' et 'perturbation environnementale'. Ces deux notions sont définies dans la Loi. 'Dommage' est défini comme "tout dégât, perte ou tort, subi par une personne physique ou morale identifiable résultant d'une attente au milieu marin quelle que soit la cause de celle-ci"[45]. Le milieu marin sert donc d'intermédiaire[46]. Dans les travaux préparatoires de la Loi, on souligne que le dommage englobe entre autres les dommages à la santé, aux objets, les nuisances, la perte de revenus et le coût de mesures préventives[47]. Ce dommage peut être compensé et exprimé en valeur économique. Selon les travaux préparatoires, sont visés notamment les frais de déblaiement de la mer et des plages, l'indemnisation des propriétés privées ou publiques endommagées, l'indemnisation des biens personnels, les dégâts provoqués par les activités de déblaiement, les pertes économiques dues à la perte de revenus pour ceux qui tirent leurs revenus directement des activités liées à la mer.[48] Cette notion de dommage correspond donc en grandes lignes au dommage traditionnel de droit commun[49].

La notion la plus novatrice du régime de responsabilité civile de la Loi est sans doute 'la perturbation environnementale'. La loi la définit comme 'une influence négative sur le milieu marin pour autant qu'elle ne constitue pas un dommage'[50]. Le dommage aux biens collectifs de la nature est donc considéré comme perturbation environnementale. "La perturbation environnementale" n'est en principe pas exprimable en termes économiques et ne relève pas d'ordinaire des règlements classiques sur la responsabilité en cas de dommages[51]. Selon les travaux préparatoires de la Loi il s'agit de pertes non économiquement exprimables, survenues dans le milieu marin ou ses composants, qui ne sont pas négociables, comme par exemple les espèces animales non commercialement exploitables. La perte, qu'elle soit permanente ou temporaire, d'espèces animales ne peut être compensée financièrement par une réparation classique[52]. En terminologie plus juridique : la perturbation environnementale ne peut donc consister qu'en une atteinte à des *res communes* et *res nullius* qui n'appartiennent à personne[53].

Le roi peut arrêter des critères et modalités suivant lesquels une perturbation environnementale et le coût de sa réparation doivent être établis. Cet arrêté n'est pas adopté jusqu'à présent. Quoique le Roi utilise la notion de 'perturbation environnementale' également dans la définition de la notion 'détérioration du milieu marin' (article 2, 7° de l'arrêté)[54], dans l'arrêté royal du 25 octobre 2007[55] (qui décrit les mesures de réparation à la suite de la détérioration significative du milieu marin et la récupération des coûts des mesures de prévention, des mesures de confinement et des mesures de réparation), il est clair que cet te définition ne clarifie pas grande chose.

[43] Article 37, §4 de la Loi.
[44] Exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre, 1997-98, 1695/1, 36.
[45] Article 2, §6 de la Loi.
[46] P. DE SMEDT, *l.c.*, 1116 ; A. CARETTE, *l.c.*, 362.
[47] Exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre, 1997-98, 1695/1, 8.
[48] Exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre, 1997-98, 1695/1, 8.
[49] P. DE SMEDT, *l.c.*, 1116 ; H. BOCKEN, *o.c.*, 416. Carette remarque qu'il y a probablement deux raisons pour lesquelles le législateur a défini la notion de dommage. D'abord, il y a la constatation que cette notion est souvent définie explicitement dans les traités internationaux. Ensuite, la distinction entre la notion 'dommage' et 'perturbation environnementale' nécessitait également une définition de la notion 'dommage'. A. CARETTE, *l.c.*, 363.
[50] Article 2, 7° de la Loi.
[51] Exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre, 1997-98, 1695/1, 8.
[52] Exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre, 1997-98, 1695/1, 8.
[53] H. BOCKEN, *o.c.*, 416.
[54] Article 2, 7° de l'arrêté royal du 25 octobre 2007 : "détérioration du milieu marin : toute forme de détérioration qui a un effet négatif ou est susceptible d'avoir un tel effet sur le milieu marin et qui donne lieu ou est susceptible de donner lieu à un dommage ou à une perturbation environnementale ; ces effets négatifs sur les espèces et les habitats doivent affecter la constitution ou le maintien d'un état de conservation favorable de tels habitats ou espèces".
[55] Arrêté royal du 25 octobre 2007 concernant les mesures de réparation de la détérioration significative du milieu marin et la récupération des coûts des mesures de prévention, des mesures de confinement et des mesures de réparation, Moniteur Belge 9 novembre 2007.

En outre, pour parler d'une 'détoriation du milieu marin' les effets négatifs sur les espèces et les habitats qui affectent la constitution ou le maintien d'un état de conservation favorable[56] peuvent être pris en considération. Le régime de l'arrêté royal du 25 octobre 2007 ne s'applique donc que si la détérioration du milieu marin est significative ou menace de le devenir.

Vu que le concept de dommage/perturbation environnementale semble nettement plus large que la notion de 'détérioration significative' du milieu marin, comme utilisée dans l'arrêté royal du 25 octobre 2007, on peut attendre que la voie civile sera plus souvent prise que la voie administrative prévue par la Directive sur la responsabilité environnementale[57].

D'autre part, la Directive-cadre stratégie pour le milieu marin aidera probablement mieux à donner un cadre utile pour mieux spécifier la perturbation environnementale. Cette directive fixe un cadre et des objectifs communs pour la protection et la conservation de l'environnement marin d'ici à 2020. Afin d'atteindre ces objectifs communs, les États membres devront évaluer les besoins dans les zones marines qui sont de leur ressort. Ils devront ensuite élaborer et mettre en œuvre des plans de gestion dans chaque région, puis en assurer le suivi. Selon l'article 9 de la Directive, les Etats membres doivent déterminer le 'bon état écologique[58]' des eaux prenant en compte par exemple la diversité biologique, la présence d'espèces non indigènes, la santé des stocks, le réseau trophique, l'eutrophisation, etc. Sur la base de l'évaluation des eaux, mentionnée à l'article 8 de la Directive, les Etats membres définissent des objectifs et des indicateurs en vue d'atteindre ce bon état écologique. Ces objectifs, qui doivent être mesurables, cohérents au sein d'une même région ou sous-région maritime, peuvent servir en même temps de critères pour mesurer l'importance dans la perturbation environnementale en question.

Les frais des mesures préventives

L'article 38 de la Loi applique le principe du pollueur-payeur, dans le sens où les coûts des mesures de prévention, de réduction, de sauvegarde, de protection ou de lutte contre un dommage ou une perturbation environnementale doivent également être pris en charge. Les mesures prises pour atteindre les résultats visés en matière de protection, de l'homme et du milieu marin ne peuvent pas être déraisonnables. Selon les travaux préparatoires, la formulation de l'article 38 évite dés lors tout abus[59]. Il est évident que ces coûts d'intervention engagés par les autorités pour prévenir et limiter les dommages par pollution sont parmi les plus importants de la pollution marine. La plupart des traités internationaux en matière de pollution confirment également que les frais de prévention sont également à charge du pollueur[60]. Dans la doctrine existante, on souligne justement le caractère significatif de l'article 38 dans le droit belge[61], vu que la jurisprudence de la Cour de Cassation belge avait longtemps exclu, pour manque de lien causale, la réparation des frais engagés en vertu d'une obligation légale ou contractuelle à l'occasion d'une faute d'autrui. Récemment, la Cour de Cassation belge a abandonné cette jurisprudence[62]. L'article 39 de la Loi charge le Roi d'arrêter les modalités de fixation et de recouvrement des coûts des actions de l'autorité pour faire face à une pollution. Lors du calcul des coûts, on doit tenir compte des coûts réels des actions, des coûts fixes liés directement à l'intervention et

[56] Les notions 'état de conservation' et 'état de conservation favorable' pour les espèces et habitats sont définies dans l'article 2, 8° de l'arrêté royal du 25 octobre 2007.

[57] Pourtant, l'article 37, §3 de la Loi donne à certaines personnes physiques et associations de défense de l'environnement le droit de requête des mesures de réparation (voir ci-après).

[58] Bon état écologique : état écologique des eaux marines tel que celles-ci conservent la diversité écologique et le dynamisme d'océans et de mers qui soient propres, en bon état sanitaire et productifs dans le cadre de leurs conditions intrinsèques, et que l'utilisation du milieu marin soit durable, sauvegardant ainsi le potentiel de celui-ci aux fins des utilisations et activités des générations actuelles et à venir, à savoir : a) la structure, les fonctions et les processus des écosystèmes qui composent le milieu marin, combinés aux facteurs physiographiques, géographiques, géologiques et climatiques qui leur sont associés, permettent auxdits écosystèmes de fonctionner pleinement et de conserver leur capacité d'adaptation aux changements environnementaux induits par les hommes. Les espèces et les habitats marins sont protégés, le déclin de la biodiversité dû à l'intervention de l'homme est évité, et la fonction de leurs différents composants biologiques est équilibrée ; b) les propriétés hydromorphologiques, physiques et chimiques des écosystèmes, y compris les propriétés résultant des activités humaines dans la zone concernée, soutiennent les écosystèmes de la manière décrite ci-avant (article 3, 5) de la Directive). Les rapports anthropiques de substances et d'énergie, y compris de source sonore, dans le milieu marin ne provoquent pas d'effets dus à la pollution. Le bon état écologique est défini à l'échelle de la région ou de la sous-région marine, telles que visées à l'article 4, sur la base des descripteurs qualitatifs prévus à l'annexe I. Une gestion adaptative adoptant une démarche fondée sur la notion d'écosystème est mise en œuvre en vue de parvenir à un bon état écologique.

[59] Exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre, 1997-98, 1695/1, 35.

[60] H. BOCKEN, *o.c.*, 420.

[61] H. BOCKEN, *o.c.*, 419-420.

[62] Cass. 19 février 2001 (voir : www.cass.be).

des coûts engagés pour disposer des moyens d'action requis. Ces deux derniers types de coûts devront être calculés *pro rata temporis* selon les travaux préparatoires de la Loi[63]. Ces arrêtés d'exécution ne sont pas encore pris.
La loi envisage également les coûts supportés par des tiers qui ont été invités par l'autorité. Toutefois, la Loi néanmoins ne prend pas en considération les mesures préventives qui seraient prises par des tiers qui n'ont pas été invités à le faire par des autorités. Ainsi ces tiers devront faire application du droit commun de responsabilité civile ou des régimes internationaux pour enfin obtenir réparation.

La réparation des dommages et perturbations environnementales

Il est d'abord important de noter que le droit commun de la réparation des dommages n'est pas substantiellement modifié par la Loi du 20 janvier 1999. Quoique l'article 4, §6 de la Loi exprime une préférence pour la réparation en nature de l'environnement marin, la Loi ne change autrement rien au droit commun.

Pourtant, cette conclusion ne s'étend pas à la réparation des perturbations environnementales. Selon le droit commun, des atteintes aux biens environnementaux non individuellement appropriés ne peuvent pas donner lieu à une responsabilité. D'abord, selon la jurisprudence connue de la Cour de Cassation belge, la preuve d'un intérêt individuel et personnel est une condition de recevabilité pour toute action en justice. Une action en responsabilité à l'occasion des intérêts collectifs ne satisfait évidemment pas ces exigences, quoiqu'il existe une jurisprudence dissidente dans certains cours et tribunaux[64]. Pour éviter une telle conclusion pour des perturbations environnementales, la Loi déroge à ces principes traditionnels. L'article 37, §3 de la Loi dispose que le droit de réparation d'une perturbation environnementale est acquis par l'État. Ainsi le législateur a donc choisi d'accorder en monopole à l'État le pouvoir d'agir en cas de perturbation environnementale. Avec De Smedt et Carette on peut déplorer l'exclusion sur ce point des associations de défense de l'environnement, d'autant plus que le rôle central de celles-ci dans la mise en œuvre du droit de l'environnement sanctionné en droit privé se trouve de plus en plus largement reconnu en droit comparé[65]. Cela n'exclut pas que l'article 37, §5 de la Loi contraint l'auteur du dommage ou de la perturbation de l'environnement à rembourser les coûts exposés par des tiers pour la remise en état de la situation. Cet article protège néanmoins l'auteur de la pollution contre des dépenses déraisonnables causées par les mesures prises pour la réparation des dommages ou des perturbations, dans le cas où ces mesures iraient au-delà de la nécessaire remise en état du milieu marin. Carette souligne également que ces associations de défense de l'environnement peuvent recouvrer les coûts qu'elles ont exposés de leurs propres initiatives pour recueillir et soigner les animaux atteints puisque, dans ce cas, elles agissent en réparation d'un dommage patrimonial[66]. En plus, ces associations peuvent également introduire une action en cessation environnementale contre des infractions contre l'environnement[67].

La majorité de la doctrine conclut que bien que la Loi donne la préférence à la réparation en nature de la perturbation environnementale, son application n'exclut nullement que la perturbation irréparable trouve une solution par une indemnisation équivalente sur la base de modèles scientifiques[68]. D'autre part, Bocken souligne que le législateur a clairement rejeté la solution adoptée aux États-Unis et en Italie où une indemnisation financière peut être obtenue sur la base de la valeur économique des ressources naturelles endommagées[69]. Ce point de vue

[63] Exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre, 1997-98, 1695/1, 35.
[64] La Cour d'Appel acceptait la recevabilité d'une constitution de partie civile d'une association pour la protection de la nature contre une infraction à la législation d'urbanisme et l'aménagement du territoire dans un arrêt du 16 mars 2001, voir plus en détail : P. LEFRANC, "De burgerlijke partij in het milieustrafrecht", dans : C. LARSSEN et M. PALLEMAERTS (eds.), *L'Accès à la justice en matière d'environnement –Toegang tot de rechter in milieuzaken*, Bruylant, 2005, Bruxelles, 172-176.

[65] P. DE SMEDT, *l.c.*, 1174 ; A. CARETTE, *l.c.*, 370.
[66] A. CARETTE, *l.c.*, 371.
[67] Conformément à la Loi du 12 janvier 1993, le président du tribunal de première instance, à la requête du procureur du Roi, d'une autorité administrative ou d'une personne morale telle que définie à l'article 2, peut constater l'existence d'un acte même pénalement réprimé, constituant une violation manifeste ou une menace grave de violation d'une ou de plusieurs dispositions des lois, décrets, ordonnances, règlements ou arrêtés relatifs à la protection de l'environnement. Il peut ordonner la cessation d'actes qui ont formé un commencement d'exécution, ou imposer des mesures visant à prévenir l'exécution de ces actes ou à empêcher des dommages à l'environnement. Voir : Loi du 12 janvier 1993 concernant un droit d'action en matière de protection de l'environnement, *Moniteur Belge* 19 février 1993.
[68] P. DE SMEDT, *l.c.*, 1147 ; A. CARETTE, *l.c.*, 371-372.
[69] Cet auteur se base sur l'extrait suivant des travaux préparatoires de la Loi qui rejetterait, en termes très claires, la solution adoptée aux Etats-Unis et en Italie où une indemnisation financière peut être obtenue sur la base

n'était néanmoins pas partagé par le législateur-même, qui indiquait dans les travaux préparatoires de loi modifiante du 21 avril 2007 que la réparation de tout dommage ou perturbation environnementale doit autant que possible être préférée à son *indemnisation*[70]. Pourtant, le législateur a omis d'inscrire cette possibilité expressément dans l'article 37 de la Loi en 2007. Le Roi peut fixer les règles et procédures en vue de déterminer, d'exécuter et d'imposer des mesures de réparation[71].

L'article 37, §5 de la Loi prévoit explicitement que la réparation peut prendre la forme de l'introduction dans le milieu de composantes équivalentes aux composantes endommagées non réparables en nature. Il est évident qu'on pourrait faire application par analogie des modes de réparation primaire, complémentaire et compensatoire, qui sont inclus dans l'annexe II de la Directive sur la Responsabilité Environnementale, comme implémentée en droit interne[72]. Il va de soi qu'une fois que les objectifs et les indicateurs en vue d'atteindre le bon état écologique sur la base de la Directive-cadre Stratégie pour le milieu marin seront pris par l'Etat fédéral, ceux-ci fonctionneront comme référence pour fixer l'ampleur exacte de ces mesures compensatoires. Ces objectifs et indicateurs joueront dans le future un rôle décisif pour déterminer si les coûts de ces mesures sont oui ou non déraisonnables au vu des résultats à atteindre pour la protection du milieu marin. De Smedt défend la thèse que ces mesures peuvent également prendre la forme d'une interdiction ou d'un ordre direct[73].

L'auteur de la perturbation environnementale est tenu de verser le montant de la réparation au Fonds Environnement[74].

Enfin, en 2007 le législateur a également inclut dans le régime de responsabilité civile (article 37, §3 de la Loi), le droit de requête des mesures de réparation qui est accordé à certaines personnes physiques ou morales par l'article 12 de la Directive sur la responsabilité environnementale. Ainsi le législateur a mélangé de nouveau[75] le système de responsabilité civile existant avec le régime administratif de la Directive, ce qui peut être très déroutant[76].

Conclusion

Malgré la pratique et la jurisprudence (encore largement) absente, la Loi belge du 20 janvier 1999 a introduit un système tout à fait novateur, qui peut servir de levier juridique important pour la gestion intégrée de la zone côtière belge. En introduisant une responsabilité sans faute le chapitre X de la Loi élargit les possibilités d'obtenir une compensation des dommages causés par une pollution marine et dissuadera de plus les destinataires potentiels d'adopter des comportements dommageables. C'est surtout la notion de perturbation environnementale qui est novatrice, en incluant qu'une atteinte à des *res communes* et *res nullius* qui n'appartiennent à personne, tels que les oiseaux, les poissons et les autres animaux marins. Toutefois, il est regrettable que la Loi ait accordé le droit d'action dans ce cas en monopole à l'État. Les associations pour la défense de l'environnement peuvent évidemment encore utiliser d'autres instruments juridiques, comme l'action en cessation environnementale de la Loi du 12 janvier 1993 ou le droit civil commun. Pourtant, la pollution par hydrocarbures, qui est la source principale, reste en principe en dehors du champ d'application du régime de responsabilité civile. L'arrêt de la Cour de Justice dans l'affaire Commune de Mesquer a néanmoins démontré que les régimes de responsabilité civile nationale peuvent encore jouer un rôle supplémentaire important, quoique ce soit incertain si le raisonnement de cet arrêt sera encore valable après l'entrée en vigueur de la nouvelle Directive relative aux déchets.

En mélangeant des principes de responsabilité civile avec le système administratif de prévention (en implémentant la Directive sur la responsabilité environnementale), le législateur a pourtant créé certaines ambiguïtés. Le

de la valeur économique théorique des ressources endommagées (Exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre, 1997-98, 1695/1, 8-9). H. BOCKEN, *o.c.*, 430, note 73.

[70] En néerlandais : 'In §5 wordt de bepaling ingevoerd waarbij het herstel van elke schade of milieuverstoring zoveel mogelijk de voorkeur moet krijgen op de vergoeding ervan, evenals de bepaling dat de scheepseigenaar of de exploitant de kosten van de herstelmaatregelen moet dragen'. Exposé des motifs, *Doc. Parl.* Chambre, 2006-2007, 2748/1, 13.

[71] Article 37, §6 de la Loi.

[72] Voir plus en détail : R. SLABBINCK, "Implementatie van de Richtlijn Milieuschade : bevoegdheidsverdeling en overzicht van omzettingswetgeving", dans : H. BOCKEN et R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn Milieuschade*, Kluwer, Mechelen, 2008, 59-68.

[73] P. DE SMEDT, *l.c.*, 1148-1150.

[74] Article 40, §3 de la Loi.

[75] Voir également dans l'article 37, §2 de la Loi.

[76] R. SLABBINCK, "Implementatie van de Richtlijn Milieuschade : bevoegdheidsverdeling en overzicht van omzettingswetgeving", dans : H. BOCKEN et R. SLABBINCK (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn Milieuschade*, Kluwer, 2008, 59-68.

législateur aura l'opportunité de clarifier les incertitudes et ambiguïtés qui sont encore présentes dans la Loi avec l'implémentation de la Directive-cadre sur le milieu marin[77]. En plus, cette Directive donnera de nouveaux instruments qui peuvent aider à clarifier de manière plus objective la notion de perturbation environnementale et, le cas échéant, les mesures de réparation. La gestion intégrée de la zone côtière pourra prendre un nouveau pas en avant avec l'entrée en vigueur de cette Directive. Espérons que le législateur fédéral saisira cette occasion à deux mains...

Bibliographie :

Bocken, H., 1999, "La responsabilité environnementale dans la loi belge du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin", dans : G. VINEY et B. DUBUISSON (eds.), *Les responsabilités environnementales dans l'espace européen. Point de vue franco-belge*, Bruylant, 2006, 397-441

Carette, A., "De aansprakelijkheidsregeling uit de wet ter bescherming van het mariene milieu", *TMR*, 362-374

Cliquet, A. et D. Bogaert, 2006, "Mariene beschermde gebieden in het Belgische deel van de Noordzee : een eerste stap in de richting van het behoud van de mariene biodiversiteit", *TMR*, 165-171

De Smedt, P., 2002, "Aansprakelijkheid voor en herstel van schade door aantasting van het mariene milieu, beroerde baren van de vergramde Neptunus", *TPR*, 1067-1185

Dubuisson, B. et C. Thiebaut, 2009, "La responsabilité environnementale. Entre responsabilité civile et mesures de police administrative", dans : CEDRE, *La responsabilité environnementale - Transposition de la directive 2004/35 et implications en droit interne*, Anthemis, 137-207

Maes, F., 1999, "De wet van 20 januari 1999 ter bescherming van het mariene milieu in de zeegebieden onder de rechtsbevoegdheid van België : op weg naar een duurzaam gebruik van de zee", *TMR*, 270-285

Le Hardy, L. et De Beaulieu, 2000, "La loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique : entre continuité et innovation", *Aménagement-Environnement*, 91-95

Slabbinck, R., 2008, "Implementatie van de Richtlijn Milieuschade : bevoegdheidsverdeling en overzicht van omzettingswetgeving", dan : H. Bocken en S. Slabbinck (eds.), *Omzetting en uitvoering van de richtlijn Milieuschade*, Kluwer, 19-70

Slabbinck, R., 2009, "Vergoeding voor slachtoffers van schadegevallen met olietankers. Hertekent de Erikarechtspraak het landschap ?", dans : I. Boone, I. Claeys et L. Lavrysen (eds.), *Liber Amicorum Hubert Bocken*, die keure, 455-466

Neyret, L., 2008, "Naufrage de l'Erika : vers un droit commun de la réparation des atteintes à l'environnement, *Recueil Dalloz*, 2681-2689

Dumont, T. et N. Huten, 2008, "Le jugement Erika ou la consécration inachevée d'une approche patrimoniale de l'environnement", *RJE*, 205-221

[77] On a pourtant choisi d'implementer cette Directive par un arrêté royal : Arrêté royal du 23 juin 2010 relatif à la stratégie pour le milieu marin concernant les espaces marins belges, Moniteur Belge 13 juillet 2010.