

20 JANVIER 1999. - Loi visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique.

(NOTE : Consultation des versions antérieures à partir du 12-03-1999 et mise à jour au 10-05-2007)

Source : AFFAIRES SOCIALES.SANTE PUBLIQUE ET ENVIRONNEMENT

Publication : 12-03-1999 numéro : 1999022033 page : 08033 IMAGE

Dossier numéro : 1999-01-20/33

Entrée en vigueur : 22-03-1999

Article 1. La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

CHAPITRE I. - Définitions.

Art. 2. Pour l'application de la présente loi, on entend par :

1° " espaces marins " : la mer territoriale, la zone économique exclusive et le plateau continental, visé par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique;

2° " milieu marin " : l'environnement abiotique des espaces marins et la biote, en ce compris la faune, la flore et les habitats marins qu'ils occupent, ainsi que les processus écologiques à l'oeuvre dans cet environnement et les interactions entre les composantes abiotiques et biotiques (et les fonctions d'écosystème qu'ils remplissent); <L 2007-04-21/67, art. 2, a), 004; En vigueur : 20-05-2007>

3° " protection " : l'ensemble des mesures nécessaires pour la conservation, le développement, le rétablissement et la gestion durable du milieu marin ainsi que les mesures nécessaires pour conserver et rétablir la qualité du milieu marin, à l'exclusion des mesures relatives à la prévention et à la réduction de la pollution qui doivent être prises au niveau des sources ponctuelles ou diffuses situées sur la terre ferme;

4° " habitat marin " : une zone en mer se distinguant par ses caractéristiques géographiques, abiotiques et biotiques spécifiques, qu'elle soit entièrement naturelle ou semi-naturelle;

5° " pollution " : l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans les espaces marins, lorsqu'elle a ou, selon toute vraisemblance, peut avoir des effets nuisibles tels que des dommages aux ressources biologiques de la mer et aux écosystèmes marins, risques pour la santé de l'homme, entraves aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, une altération de la qualité de l'eau de mer ou une dégradation des valeurs d'agrément;

6° " dommage " : tout dégât, perte ou tort, subi par une personne physique ou morale identifiable, résultant d'une atteinte au milieu marin, quelle que soit la cause de celle-ci;

7° " perturbation environnementale " : une influence négative sur le milieu marin pour autant qu'elle ne constitue pas un dommage;

8° " navire " : tout bâtiment opérant en milieu marin, de quelque type ou dimension que ce soit, y compris notamment les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes;

9° " système d'organisation du trafic " : toute mesure relative à la navigation maritime destinée à améliorer la navigation, à augmenter la sécurité du trafic ou à protéger le milieu marin, à l'exclusion du pilotage de navires;

10° " accident de navigation " : l'abordage ou l'échouement de navires ou tout autre incident de navigation à bord ou à l'extérieur d'un navire qui peut entraîner un dommage ou une perturbation environnementale;

11° " propriétaire de navire " : le propriétaire, l'affréteur, le gestionnaire ou l'exploitant d'un navire;

12° " autorité ayant compétence en mer " : (tout fonctionnaire chargé du contrôle de la navigation désigné à cet effet, tout fonctionnaire de la police fédérale chargée de la police des eaux), tout commandant des bâtiments patrouilleurs, tout fonctionnaire ou agent de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord, tout officier ou sous-officier de la Marine mandaté à cet effet par sa hiérarchie (, tout fonctionnaire de la Direction générale Environnement du SFP Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement) et tout agent assermenté désigné par le Ministre; <L 1999-05-03/30, art. 97, 002; En vigueur : 01-04-1999> <L 2005-09-17/64, art. 2, 003; En vigueur : 31-10-2005>

13° " activités offshore " : les activités menées dans les espaces marins aux fins de prospection, d'évaluation ou d'exploitation des hydrocarbures liquides ou gazeux;

14° " installation offshore " : toute structure artificielle, installation ou navire, ou partie de celle-ci, flottante ou fixée sur le fond de la mer, et placée dans les espaces marins aux fins d'activités offshore;

15° " immersion " :

(i) l'action consistant à se défaire délibérément de déchets ou autres matières dans la mer à partir de navires, d'aéronefs ou d'installations offshore;

(ii) le sabordage ou l'abandon délibéré en mer de navires, aéronefs, installations offshore ou pipelines;

(iii) l'abandon en mer d'installations offshore ou d'autres structures artificielles, entièrement ou partiellement in situ, avec l'intention précise de s'en défaire.

Le terme " immersion " ne vise pas :

(i) l'action, visée par la Convention MARPOL ou d'autres règles de droit international applicables, de se défaire de déchets ou autres matières liés à ou provenant de l'exploitation normale de navires, aéronefs ou installations offshore;

(ii) le dépôt de matières à des fins autres que leur simple élimination, sous réserve que ce dépôt n'aille pas à l'encontre des objectifs de la présente loi;

16° " incinération " : toute combustion délibérée de déchets ou autres matières en mer, aux fins de leur destruction thermique.

Le terme " incinération " ne vise pas la destruction thermique de déchets ou autres matières, conformément (à la Convention MARPOL ou à tout autre) droit international applicable, produits directement ou indirectement lors de l'exploitation normale de navires, d'aéronefs ou d'installations offshore; <L 2007-04-21/67, art. 2, b), 004; En vigueur : 20-05-2007>

17° " rejets directs " :

(i) les rejets par lesquels des substances, de l'énergie, des objets ou des eaux polluées atteignent les espaces marins directement depuis la côte et non par le réseau hydrographique ou l'atmosphère;

(ii) les rejets provenant de toute source associée à l'élimination délibérée dans le sous-sol marin, rendu accessible depuis la terre par des tunnels, des canalisations ou tout autre moyen;

(iii) les rejets provenant de structures artificielles placées dans les espaces marins à des fins autres que des activités offshore;

18° " (Convention OSPAR) " : la Convention pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est, faite à Paris le 22 septembre 1992 et approuvée par la loi du 11 mai 1995; <L 2007-04-21/67, art. 2, c), 004; En vigueur : 20-05-2007>

19° " Convention MARPOL " : La Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et les annexes, faites à Londres le 2 novembre 1973, et le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et Annexe, faites à Londres le 17 février 1978, approuvés par la loi du 17 janvier 1984 (ainsi que toute modification ou adjonction ultérieure à cette Convention, liant la Belgique sur le plan international); <L 2007-04-21/67, art. 2, d), 004; En vigueur : 20-05-2007>

20° " le Ministre " : le Ministre ou Secrétaire d'Etat qui a la Protection du milieu marin dans ses attributions.

(21° " Utilisateur d'aires marines protégées " : toute personne physique ou personne morale de droit privé ou public exerçant des activités récréatives ou professionnelles dans les aires marines protégées.

22° " Accord d'utilisateurs " : un accord entre le ministre et les utilisateurs d'une aire marine protégée portant des mesures de protection de ces aires.) <L 2005-09-17/64, art. 2, 003; En vigueur : 31-10-2005>

(23° " fonctions d'écosystème " : les fonctions que des richesses naturelles remplissent au bénéfice d'autres richesses naturelles ou du public;) <L 2007-04-21/67, art. 2, e), 004; En vigueur : 20-05-2007>

(24° " exploitant " : une personne physique ou une personne morale privée ou publique qui effectue une activité économique dans le milieu marin ou ayant des conséquences pour le milieu marin dans les espaces marins, que cette activité ait ou non un caractère lucratif, à l'exception du propriétaire de navire;) <L 2007-04-21/67, art. 2, f), 004; En vigueur : 20-05-2007>

(25° " mesures de prévention " : mesures prises lors d'un événement, d'un acte ou d'une négligence faisant naître une menace imminente de dommage, afin de prévenir ou de réduire ce dommage à un minimum;) <L 2007-04-21/67, art. 2, g), 004; En vigueur : 20-05-2007>

(26° " mesures de confinement " : mesures urgentes prises après la survenance du dommage pour maintenir le dommage sous contrôle, le confiner, l'éliminer ou le maîtriser d'une autre manière;) <L 2007-04-21/67, art. 2, h), 004; En vigueur : 20-05-2007>

(27° " mesures de réparation " : mesures non urgentes visant à réparer, réhabiliter ou remplacer le milieu marin atteint ou à fournir une solution alternative équivalente pour le milieu marin atteint;) <L 2007-04-21/67, art. 2, i), 004; En vigueur : 20-05-2007>

(28° " menace immédiate de dommage " : une probabilité suffisante qu'un dommage se produise dans un futur proche;) <L 2007-04-21/67, art. 2, j), 004; En vigueur : 20-05-2007>

(29° " richesses naturelles " : espèces et habitats naturels protégés, eau et fond marin.) <L 2007-04-21/67, art. 2, k), 004; En vigueur : 20-05-2007>

CHAPITRE II. - Objectifs et principes généraux.

Art. 3. <L 2007-04-21/67, art. 3, 004; En vigueur : 20-05-2007> La présente loi tend à 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 prévenir, confiner et réparer les dommages et les perturbations environnementales, notamment au moyen de mesures de gestion et de sauvegarde durables.

Art. 4. § 1er. Lorsqu'ils mènent des activités dans les espaces marins, les utilisateurs de ces espaces et les pouvoirs publics doivent tenir compte du principe de prévention, du principe de précaution, du principe de la gestion durable, du principe du pollueur-payeur et du principe de réparation.

§ 2. Le principe de prévention implique qu'il faut agir afin de prévenir un dommage plutôt que d'avoir à réparer ce dommage par la suite.

§ 3. Le principe de précaution signifie que des mesures de prévention doivent être prises lorsqu'il y a des motifs raisonnables de s'inquiéter d'une pollution des espaces marins, même s'il n'existe pas de preuve concluante d'un lien causal entre l'introduction de substances, d'énergie ou de matériaux dans les espaces marins et les effets nuisibles.

§ 4. L'application du principe de gestion durable dans les espaces marins implique que les ressources naturelles sont tenues dans une mesure suffisante à la disposition des générations futures et que les effets des interventions de l'homme ne dépassent pas les capacités d'absorption de l'environnement des espaces marins. A cette fin, les écosystèmes et les processus écologiques nécessaires pour le bon fonctionnement du milieu marin seront protégés, la diversité biologique sera préservée et la conservation de la nature sera stimulée.

§ 5. Le principe du pollueur-payeur implique que les coûts de prévention, de réduction et de lutte contre la pollution et les coûts de réparation des dommages sont à charge du pollueur.

§ 6. Le principe de réparation implique qu'en cas de dommage ou de perturbation environnementale dans les espaces marins, le milieu marin est rétabli dans la mesure du possible dans son état original.

Art. 5. Toute personne menant des activités dans les espaces marins a l'obligation d'adopter un comportement diligent afin d'éviter tout dommage et toute perturbation environnementale. En particulier, le propriétaire de navire a l'obligation de prendre toutes les précautions nécessaires pour prévenir et limiter la pollution.

CHAPITRE III. - Les aires marines protégées et la protection des espèces.

Section 1. - Disposition générale.

Art. 6. (Le Roi peut prendre, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, toutes les mesures nécessaires à l'exécution des obligations de protection du milieu marin dans les espaces marins, qui découlent des conventions internationales et règlements ou directives européens, notamment :) <L 2005-09-17/64, art. 3, 003; En vigueur : 31-10-2005>

(i) la directive 79/409/CEE du Conseil du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages;

(ii) la 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;

(iii) la Convention relative aux zones humides d'importance internationale particulièrement comme habitat de la sauvagine, faite à Ramsar le 2 février 1971 et approuvée par la loi du 22 février 1979;

(iv) la Convention relative à la conservation de la vie sauvage et du milieu naturel de l'Europe, faite à Berne le 19 septembre 1979 et approuvée par la loi du 20 avril 1989;

(v) la Convention sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage, faite à Bonn le 23 juin 1979 et approuvée par la loi du 27 avril 1990 et les accords conclus en application de l'article 4, alinéa 3, de la Convention;

(vi) la Convention sur la diversité biologique, faite à Rio de Janeiro, le 5 juin 1992 et approuvée par la loi du 11 mai 1995.

((vii) Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer, faite à Montego Bay le 10 décembre 1982, notamment l'article 303 et la partie XI, de même que l'Accord relatif à l'application de la partie XI de la

Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer du 10 décembre 1982, fait à New York le 28 juillet 1994, tous deux approuvés par la loi du 18 juin 1998.) <L 2005-09-17/64, art. 3, 003; En vigueur : 31-10-2005>

Section 2. - Les aires marines protégées.

Art. 7. § 1er. Dans les espaces marins, le Roi peut créer des aires marines protégées et prendre, conformément aux dispositions de la présente section, les mesures nécessaires à leur protection.

§ 2. Les aires marines protégées peuvent être :

a) des réserves marines intégrales créées dans le but d'y laisser les phénomènes naturels évoluer selon leurs lois;

b) des réserves marines dirigées, qu'une gestion appropriée tend à maintenir dans leur état ou à restaurer dans l'état auquel les destine leur fonction écologique;

c) des zones de protection spéciale ou zones de conservation spéciales destinées à sauvegarder certains habitats marins ou des espèces particulières;

d) des zones fermées à certaines activités toute l'année ou une partie de l'année;

e) des zones-tampons, désignées pour compléter la protection des aires marines protégées, dans lesquelles les restrictions aux activités sont moins strictes que dans les réserves marines.

§ 3. Le Roi prend les mesures nécessaires pour que les aires marines protégées soient clairement délimitées et, le cas échéant, indiquées sur les cartes marines et pour que le public soit informé des restrictions qui y sont en vigueur.

§ 4. Les mesures visées au § 1er ne s'appliquent pas aux activités militaires. L'autorité militaire met toutefois tout en oeuvre, en concertation avec le Ministre, pour éviter tout dommage et toute perturbation environnementale, sans qu'il ne soit porté atteinte à la mise en oeuvre et à la mise en condition des forces armées (et en tenant compte du statut spécifique du domaine militaire). <L 2005-09-17/64, art. 4, 003; En vigueur : 31-10-2005>

Art. 8. (§ 1er.) Dans les réserves marines intégrales et dirigées toute activité est interdite, à l'exception des activités suivantes : <L 2005-09-17/64, art. 5, 003; En vigueur : 31-10-2005>

(i) la surveillance et le contrôle;

(ii) le monitoring et la recherche scientifique effectués par, pour le compte de ou avec l'accord de l'autorité;

(iii) la navigation, sauf si celle-ci est restreinte en vertu de l'article 20 de la présente loi;

(iv) (les activités relevant de l'article 6, § 1er, V, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;) <L 2005-09-17/64, art. 5, 003; En vigueur : 31-10-2005>

(v) (les activités relevant de la compétence de la Région flamande telles que définies à l'article 6, § 1er, X, dernier alinéa, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;) <L 2005-09-17/64, art. 5, 003; En vigueur : 31-10-2005>

(vi) les activités militaires, sans préjudice des dispositions de l'article 7, § 4, seconde phrase.

(§ 2. Par dérogation à l'article 8, § 1er, le Roi peut autoriser, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, des activités dans les réserves marines dirigées, à condition qu'elles soient dûment motivées et qu'elles ne mettent pas en péril la situation actuelle.) <L 2005-09-17/64, art. 5, 003; En vigueur : 31-10-2005>

(§ 3. Dans les zones de protection spéciale et zones de conservation spéciale, le Roi peut interdire, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, des activités en tout ou en partie, à l'exception des activités suivantes :

(i) la surveillance et le contrôle;

(ii) le monitoring et la recherche scientifique effectués par, pour le compte de ou avec l'accord de l'autorité;

(iii) la navigation, sauf si celle-ci est restreinte en vertu de l'article 20;

(iv) les activités relevant de l'article 6, § 1er, V, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

(v) les activités relevant de la compétence de la Région flamande telles que définies à l'article 6, § 1er, X, dernier alinéa, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles;

(vi) les activités militaires, sans préjudice des dispositions de l'article 7, § 4, deuxième phrase.) <L 2005-09-17/64, art. 5, 003; En vigueur : 31-10-2005>

Art. 8bis. <Inséré par L 2005-09-17/64, art. 6; En vigueur : 31-10-2005> § 1er. Pour les aires marines protégées visées à l'article 7, § 2, le ministre peut conclure, par aire protégée, un accord d'utilisateurs.

§ 2. Un accord d'utilisateurs satisfait aux conditions minimales suivantes :

(i) l'accord d'utilisateurs ne remplace pas la législation ou réglementation existante et n'y déroge pas par des dispositions moins strictes;

(ii) la conclusion d'un accord d'utilisateurs est un moyen approprié pour protéger l'espace marin visé; (iii) l'accord d'utilisateurs est conclu pour un délai déterminé, se terminant au plus tard le jour où le plan politique correspondant s'achève, conformément à l'article 9 de la présente loi.

Le Roi arrête les autres conditions pour conclure des accords d'utilisateurs entre le ministre et les utilisateurs des aires marines protégées.

§ 3. Le ministre peut conclure, pour chaque aire protégée, un accord d'utilisateurs avec tout utilisateur ou organisation d'utilisateurs concernés de cette aire marine protégée, à condition que cette organisation prouve qu'elle :

(i) est dotée de la personnalité juridique;

(ii) est suffisamment représentative des utilisateurs des espace marins belges appartenant au même groupe d'intérêts;

(iii) a la compétence statutaire de conclure un accord d'utilisateurs ou qu'elle est mandatée à cet effet par au moins trois quart de ses membres.

Le Roi arrête les modalités de conclusion, d'exécution et de résiliation d'un accord d'utilisateurs.

Art. 9. § 1er. (Pour les aires marines protégées visées à l'article 7, § 2, un plan politique visant à évaluer la protection applicable est élaboré par aire marine protégée.

Le Roi établit les règles relatives à la procédure, au contenu, aux conditions, au délai et à la forme auxquels doivent satisfaire les plans politiques.) <L 2005-09-17/64, art. 8, 003; En vigueur : 31-10-2005>

§ 2. (...) <L 2005-09-17/64, art. 8, 003; En vigueur : 31-10-2005>

Section 3. - La protection des espèces dans les espaces marins.

Art. 10. § 1er. Le Roi établit une liste d'espèces protégées dans les espaces marins. Les populations sauvages de ces espèces et les spécimens qui en proviennent font l'objet d'un régime de protection stricte interdisant :

(i) toute action intentionnelle visant à capturer, blesser ou mettre à mort les animaux, sous réserve des cas particuliers visés à l'article 14;

(ii) la perturbation intentionnelle des animaux, particulièrement durant les périodes de reproduction, de dépendance des jeunes, d'hibernation et de migration;

(iii) la détérioration ou la destruction des sites de reproduction des animaux ou des aires de repos;

(iv) la cueillette, le ramassage, la coupe, le déracinage ou la destruction intentionnels des plantes;

(v) la détention et le transport, sauf dans les cas visés à l'article 14 et dans les cas visés par la loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la Convention de Washington du 3 mars 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et par le règlement (CE) n° 338/97 du Conseil de l'Union européenne du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce;

(vi) le commerce ou l'échange et l'offre aux fins de vente ou d'échange, sauf les dispositions de la loi du 28 juillet 1981 portant approbation de la Convention de Washington du 3 mars 1973 sur le commerce international des espèces de faune et de flore sauvages menacées d'extinction et celles du règlement (CE) n° 338/97 du Conseil de l'Union européenne du 9 décembre 1996 relatif à la protection des espèces de faune et de flore sauvages par le contrôle de leur commerce.

§ 2. Le Roi peut, dans des cas exceptionnels seulement, accorder une dérogation aux interdictions du § 1er pour les besoins de la santé publique, de la recherche scientifique, de l'éducation, du repeuplement ou de la réintroduction de ces espèces. Le Roi détermine selon quelle procédure ces dérogations doivent être demandées et peuvent être accordées. La demande doit être motivée et la dérogation ne peut être accordée qu'après avis scientifique favorable d'institutions scientifiques spécialisées dans la conservation de la nature.

Art. 11. § 1er. L'introduction délibérée d'organismes non indigènes dans les espaces marins est interdite, sauf si elle fait l'objet d'une autorisation accordée par le Roi. Cette autorisation ne peut être accordée qu'après l'analyse des conséquences de l'introduction dans le milieu marin de ces organismes sur la biote et les communautés indigènes ainsi que les risques de dispersion dans les zones attenantes. L'introduction de ces organismes ne peut pas avoir d'influences sur la biote locale.

Le Roi détermine selon quelle procédure l'autorisation doit être demandée et peut être accordée.

§ 2. Le Roi peut interdire l'introduction non délibérée d'organismes non indigènes dans les espaces marins par les eaux de ballast des navires.

§ 3. Lorsque la protection de la biote indigène le requiert le Roi peut, après avis de l'institution scientifique compétente, prendre toute mesure pour combattre ou éliminer des organismes non indigènes qui ont été introduits dans les espaces marins involontairement ou en infraction à la présente loi.

§ 4. L'introduction délibérée d'organismes génétiquement modifiés, indigènes ou non, dans les espaces marins, est interdite.

Art. 12. § 1er. La chasse aux oiseaux et aux mammifères marins est interdite dans les espaces marins.

§ 2. Le Roi peut, sur la proposition () du Ministre (), prendre des mesures pour restreindre la pêche sportive dans les espaces marins. <L 2007-04-21/67, art. 4, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Art. 13. Tout animal vivant non blessé appartenant aux groupes des Cetacea et des Pinnipedia qui a été accidentellement capturé dans les espaces marins, notamment comme prise accessoire, doit immédiatement être libéré. Le Roi introduit une obligation de notification concernant les prises involontaires de mammifères marins et établit la procédure de notification.

Art. 14. Les mammifères marins blessés ou morts qui ont été capturés comme prises accessoires et les mammifères marins en détresse, blessés, malades ou morts, trouvés dans les espaces marins ou échoués dans la mer territoriale, sont pris en charge et bénéficient de mesures établies par le Roi visant à assister et soigner ces animaux et à les soumettre à des examens scientifiques.

CHAPITRE IV. - La prévention et la réduction de la pollution et des perturbations environnementales.

Art. 15. § 1er. L'incinération dans les espaces marins est interdite.

§ 2. L'incinération en mer, hors des espaces marins, est également interdite pour les ressortissants belges et les navires battant pavillon belge ou enregistrés en Belgique.

Art. 16. § 1er. L'immersion dans les espaces marins est interdite.

§ 2. L'immersion en mer, hors des espaces marins, est également interdite pour les ressortissants belges, les navires battant pavillon belge ou enregistrés en Belgique.

§ 3. L'interdiction n'est pas applicable à l'immersion de :

- (i) cendres de corps humains incinérés;
- (ii) poissons non transformés, déchets de poisson et prises accessoires évacuées par les navires de pêche;
- (iii) déblais de dragage;
- (iv) matériaux inertes d'origine naturelle, constitués de matériaux géologiques solides et non traités chimiquement, dont les constituants chimiques ne se libèrent pas dans l'environnement marin.

Art. 17. Les rejets directs dans les espaces marins sont interdits.

Art. 18. Sans préjudice de l'Accord de coopération du 12 juin 1990 entre l'Etat belge et la Région flamande dans le but de protéger la Mer du Nord contre les effets négatifs sur l'environnement des déversements de déblais de dragage dans les eaux tombant sous l'application de (la Convention OSPAR), l'immersion de déblais de dragage et de matériaux inertes d'origine naturelle est subordonnée à l'octroi d'une autorisation. Le Roi détermine les modalités de la demande préalable d'autorisation ainsi que les conditions dans lesquelles l'autorisation peut être obtenue, suspendue ou retirée. <L 2007-04-21/67, art. 5, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Art. 19. Le Roi détermine les règles spécifiques relatives aux rejets d'exploitation normaux des activités offshore.

CHAPITRE V. - La prévention et la réduction de la pollution causée par les navires (et les exploitants). <L 2007-04-21/67, art. 6, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Section 1. - Systèmes d'organisation du trafic visant à prévenir la pollution et à préserver les aires marines protégées.

Art. 20. § 1er. (Le Roi peut, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, imposer des systèmes spécifiques d'organisation du trafic afin de préserver les aires marines protégées de la pollution ou de les sauvegarder.) <L 2005-09-17/64, art. 8, 003; En vigueur : 31-10-2005>

§ 2. L'établissement d'aires marines protégées dans la mer territoriale ne peut avoir pour effet d'empêcher ou de restreindre l'exercice du droit de passage inoffensif des navires étrangers dans la mer territoriale.

§ 3. Les aires marines protégées qui sont totalement ou partiellement établies dans la zone économique exclusive, sont communiquées à l'Organisation maritime internationale. Les mesures de protection de ces aires ne peuvent être imposées aux navires étrangers qu'après l'accord de l'Organisation maritime internationale.

§ 4. Des systèmes spécifiques d'organisation du trafic peuvent être imposés à certaines catégories de navires, en raison du caractère intrinsèquement dangereux ou nocif des substances ou matériaux qu'ils transportent, pour autant que ces mesures ne mettent pas en péril la sécurité de ces navires. Ces systèmes ne peuvent être imposés qu'après l'accord de l'Organisation maritime internationale.

§ 5. Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic ne peuvent en aucun cas avoir comme conséquence l'imposition de normes concernant la conception, la construction, l'équipage ou l'armement des navires, qui soient plus contraignantes que les normes qui sont acceptées internationalement au sein de l'Organisation maritime internationale.

§ 6. Les systèmes spécifiques d'organisation du trafic mis en place en application de la présente loi, ne s'appliquent pas aux navires de guerre et navires auxiliaires, dans la mesure où ils mettent en danger la mise en oeuvre et la mise en condition des forces armées.

Section 2. - (Les accidents de navigation, la prévention et le confinement de la pollution et du dommage et l'intervention de l'autorité ayant compétence en mer). <L 2007-04-21/67, art. 7, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Art. 21. § 1er. (Le capitaine d'un navire qui est impliqué dans un accident de navigation dans les espaces marins ou, à défaut, le propriétaire de navire doit, dans le plus bref délai, en informer l'instance désignée par le Roi, conformément aux modalités prévues en vertu de l'article 11 de la loi du 6 avril 1995 concernant la prévention de la pollution de la mer par des navires. Le capitaine ou le propriétaire de navire prend toute mesure raisonnable de prévention ou de confinement.) <L 2007-04-21/67, art. 8, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 2. Le capitaine est tenu de fournir sur le champ toutes les informations concernant l'accident et, sur demande, toutes les informations concernant les mesures en rapport avec l'accident qui ont déjà été prises par le navire.

§ 3. L'obligation d'information ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires utilisés comme navires auxiliaires et aux autres navires appartenant à un Etat ou exploité par cet Etat, qui les utilise exclusivement à des fins non commerciales. Pour ces navires, la réglementation interne reste d'application.

Art. 22. § 1er. Si l'autorité ayant compétence en mer est d'avis, lors d'un accident de navigation, que les mesures prises par le capitaine ou le propriétaire du navire n'évitent pas, ne réduisent que de façon insuffisante ou n'arrêtent pas la pollution ou le risque de pollution, elle peut donner des instructions au capitaine, au propriétaire du navire ou à ceux qui prêtent assistance (en vue de la prise de mesures de prévention ou de mesures de confinement), afin de prévenir, de réduire ou d'arrêter la pollution ou le risque de pollution causé par l'accident. <L 2007-04-21/67, art. 9, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 2. Les instructions données au capitaine ou propriétaire du navire peuvent avoir trait :

(i) à la présence du navire et des biens qui sont à son bord à un endroit déterminé ou dans une zone déterminée;

(ii) au déplacement du navire et des biens qui sont à son bord;

(iii) à la prestation d'assistance au navire.

§ 3. Les instructions à ceux qui prêtent assistance au navire ne peuvent impliquer l'interdiction de la mise en oeuvre de l'assistance convenue ou de la continuation de l'assistance entamée.

Art. 23. § 1er. (Si les instructions données en exécution de l'article 22 de la présente loi ne réussissent pas à prévenir, à réduire à un degré suffisant ou à arrêter la pollution causée par l'accident, l'autorité ayant compétence en mer peut prendre d'office toute mesure de prévention ou de confinement nécessaire afin de prévenir, de réduire ou d'arrêter les conséquences dommageables de l'accident.

Ces mesures peuvent notamment avoir pour objet :

(i) de faire une enquête sur la situation à bord du navire et sur la nature et l'état des biens qui se trouvent à son bord;

(ii) de ramener le navire dans un port, si par cette mesure les conséquences dommageables peuvent être mieux prévenues, réduites ou arrêtées.) <L 2007-04-21/67, art. 10, a), 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 2. Les mesures doivent être proportionnelles aux conséquences dommageables ou potentiellement dommageables de l'accident de navigation et ne peuvent excéder ce qui est raisonnablement nécessaire pour éviter, réduire ou arrêter ces conséquences dommageables.

(§ 3. Le propriétaire de navire supporte les coûts des mesures de prévention et de confinement prises conformément à la présente section. Le Roi fixe les règles et procédures de la fixation et de la répercussion sur le propriétaire de navire des coûts des mesures de prévention et de confinement prises conformément à la présente section.) <L 2007-04-21/67, art. 10, b), 004; En vigueur : 20-05-2007>

Art. 24. § 1er. L'autorité (ayant compétence en mer) peut exiger que le propriétaire d'un navire, qui est impliqué dans un accident de navigation comportant des risques de pollution des espaces marins, verse un cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, à concurrence du maximum des limites de responsabilité éventuelles, conformément aux conventions internationales et à la loi belge. <L 2007-04-21/67, art. 11, 1°, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 2. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un " Protection and Indemnité Club " et déclarée recevable par l'autorité (ayant compétence en mer). <L 2007-04-21/67, art. 11, 2°, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 3. L'autorité peut retenir le navire en cas de refus de cautionnement ou de constitution d'une garantie bancaire.

§ 4. Si le navire a coulé, le tribunal compétent peut être requis de saisir d'autres navires du propriétaire dans les ports belges pour contraindre au cautionnement ou à la constitution de la garantie bancaire jusqu'à ce qu'il soit satisfait au cautionnement ou à la garantie.

Section 3. Les exploitants, la prévention ainsi que le confinement de la pollution et des dommages et l'intervention de l'autorité ayant compétence en mer. <inséré par L 2007-04-21/67, art. 12, En vigueur : 20-05-2007>

Art. 24bis. <inséré par L 2007-04-21/67, art. 12, En vigueur : 20-05-2007> § 1er. En cas de pollution ou de dommage dans les espaces marins :

1° l'exploitant le signale sans délai à l'instance désignée par le Roi, selon la procédure définie par le Roi;

2° l'exploitant prend toute mesure de prévention ou de confinement raisonnable.

§ 2. A tout moment, l'autorité ayant compétence en mer peut :

1° obliger l'exploitant à fournir de plus amples informations sur la pollution ou le dommage;

2° obliger l'exploitant à prendre des mesures de prévention ou de confinement;

3° obliger l'exploitant à suivre des instructions pour la prise de mesures de prévention ou de confinement;

4° prendre elle-même des mesures de prévention ou de confinement.

§ 3. L'exploitant supporte les coûts des mesures de prévention et de confinement prises conformément à la présente section. Le Roi fixe les règles et procédures de la fixation et de la répercussion sur l'exploitant des coûts des mesures de prévention et de confinement prises conformément à la présente section.

Art. 24ter. <inséré par L 2007-04-21/67, art. 12, En vigueur : 20-05-2007> § 1er. L'autorité ayant compétence en mer peut exiger que l'exploitant, impliqué dans un événement qui provoque ou menace de provoquer un dommage dans les espaces marins, verse une caution à la Caisse des Dépôts et Consignations, à concurrence du maximum des limites de responsabilité éventuelle, conformément aux conventions internationales et à la loi belge.

§ 2. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un " Club Protection & Indemnité " déclarée recevable par l'autorité ayant compétence en mer.

§ 3. En cas de refus de cautionnement ou de constitution d'une garantie, l'autorité peut procéder à la suspension ou au retrait de l'autorisation pour les activités de l'exploitant.

CHAPITRE VI. - Permis et autorisations.

Art. 25. § 1er. Dans les espaces marins, les activités énumérées ci-dessous sont soumises à un permis ou une autorisation préalable accordés par le Ministre :

- (i) les travaux de génie civil;
- (ii) l'excavation de tranchées et le rehaussement du fond de la mer;
- (iii) l'usage d'explosifs et d'engins acoustiques de grande puissance;
- (iv) l'abandon et la destruction d'épaves et de cargaisons coulées;
- (v) des activités industrielles;
- (vi) les activités des entreprises publicitaires et commerciales.

§ 2. Le Roi peut, pour répondre aux besoins de la protection du milieu marin, soumettre au permis ou à l'autorisation préalable d'autres activités dans les espaces marins que celles énumérées au § 1er et au § 3 ci-dessous.

§ 3. Les activités ci-dessous ne sont pas soumises au permis ou à l'autorisation visés par le présent article :

- (i) la pêche professionnelle;
- (ii) la recherche scientifique marine;
- (iii) la navigation, à l'exception des activités visées au § 1er, point (iv);
- (iv) les activités visées par la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique;
- (v) les activités individuelles non lucratives;
- (vi) les activités qui sont nécessaires à l'exercice de la compétence de la Région flamande telles que définies à l'article 6, § 1er, X, dernier alinéa de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles.

Art. 26. Le Roi arrête les conditions et la procédure d'octroi, de suspension (, de révocation) et de retrait des permis et des autorisations visés à l'article 25. <L 2007-04-21/67, art. 13, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Il peut également fixer des règles supplémentaires concernant le contrôle auquel sont soumises les activités concernées.

Art. 27. Par dérogation à l'article 25, les activités militaires ne peuvent être soumises à un permis ou une autorisation que (par le Roi) sur proposition conjointe du Ministre et du Ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions. Dans ce cas, le permis ou l'autorisation visés à l'article 25 sont délivrés conjointement par le Ministre et le Ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions. <L 2007-04-21/67, art. 14, 004; En vigueur : 20-05-2007>

CHAPITRE VII. - Etude d'incidences et évaluation des incidences sur l'environnement.

Art. 28. § 1er. Toute activité dans les espaces marins, soumise à un permis ou une autorisation, soit en vertu de la présente loi et des arrêtés pris en exécution de celle-ci, soit en vertu d'autres dispositions légales ou réglementaires en vigueur, sauf les permis attribués sur la base de la législation en matière de pêche et les concessions attribuées sur la base de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique, fait l'objet d'une évaluation des incidences sur l'environnement par l'autorité compétente désignée à cette fin par le Ministre, tant avant l'octroi du permis ou de l'autorisation qu'après l'octroi. L'évaluation des incidences sur l'environnement est destinée à apprécier les effets de ces activités sur le milieu marin.

§ 2. Celui qui souhaite entreprendre une activité visée au § 1er doit joindre à sa demande de permis ou d'autorisation une étude d'incidences. Cette étude est établie à l'initiative et aux frais du demandeur suivant les règles établies par le Roi.

§ 3. L'autorité compétente pour accorder les permis ou autorisations visés au § 1er tient compte des résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement. La motivation de ses décisions fait référence à ces résultats.

§ 4. Lorsque plusieurs activités de même nature font l'objet de permis ou d'autorisations séparés, l'autorité compétente peut procéder à une seule évaluation intégrée des incidences sur l'environnement. Dans ce cas

elle tient compte, dans son évaluation, des incidences globales sur l'environnement des activités visées et des interactions mises en évidence.

§ 5. Lorsque plusieurs activités de même nature font l'objet de permis ou autorisations séparés, l'autorité compétente peut donner l'autorisation au demandeur de faire procéder à une seule étude d'incidences intégrée.

Art. 29. Après l'octroi des permis ou autorisations, les activités sont soumises à des programmes de surveillance et à des examens continus de leurs incidences sur l'environnement. Ces programmes de surveillance et ces examens continus des incidences sur l'environnement sont réalisés par ou sur l'ordre de l'autorité mentionnée l'article 28, § 1er, précité et à charge du détenteur des permis ou autorisations. Si cette étude fait apparaître des effets nuisibles nouveaux pour le milieu marin, les permis ou autorisations peuvent être suspendus (révoqués) ou retirés conformément au régime de suspension (, de révocation) ou de retrait applicable. <L 2007-04-21/67, art. 15, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Art. 30. § 1er. Le Roi établit les règles relatives à la procédure, au contenu, aux conditions et à la forme auxquels doivent se conformer les études d'incidences et les évaluations d'incidences visées au présent chapitre.

§ 2. Le Roi impose, à charge du demandeur des activités soumises à un permis ou à une autorisation, une redevance destinée à couvrir les frais des recherches prévues au présent chapitre et les coûts administratifs.

Pour les activités militaires, soumises à un permis ou une autorisation en vertu de l'article 27, le Roi établit les règles relatives aux redevances sur proposition conjointe du Ministre et du Ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions.

CHAPITRE VIII. - Mesures d'urgence de protection et de sauvegarde du milieu marin.

Art. 31. § 1er. Lorsqu'un danger grave et imminent de nuisance, de perturbation ou d'atteinte au milieu marin menace celui-ci, l'autorité ayant compétence en mer peut faire, d'après les modalités qu'elle juge appropriées, les propositions de réquisition nécessaires. Elle en informe immédiatement les ministres compétents et le gouverneur de la province dans laquelle les réquisitions sont effectuées.

§ 2. Le gouverneur prend toutes les mesures de réquisition qu'il estime nécessaires, en informe le Ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, et veille à ce qu'il soit donné suite à ces mesures sur le champ, au besoin en recourant à la force publique.

§ 3. Les mesures prises en vertu du § 2 cessent leurs effets à l'expiration d'un délai de dix jours si, dans le cours de celui-ci, elles n'ont pas été confirmées par le Ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions. Les intéressés ont le droit d'être entendus préalablement.

§ 4. Les mesures de réquisition prises en application du présent article sont indemnisées selon les modalités fixées par le Roi.

Art. 32. § 1er. L'autorité compétente en mer prend d'office en mer les mesures d'urgence nécessaires pour protéger et sauvegarder le milieu des espaces marins contre les effets possibles d'une pollution ou pour faire face à une menace de pollution. Elle peut faire appel à des sauveteurs et des experts.

§ 2. Le Ministre, le Ministre qui a l'Intérieur dans ses attributions, le Ministre qui a la Politique scientifique dans ses attributions, le Ministre qui a la Défense nationale dans ses attributions et le Ministre qui a la Navigation maritime dans ses attributions, établissent conjointement des plans opérationnels d'intervention, de prévention, de sauvegarde, de protection et de lutte pour faire face à une pollution ou à une menace de pollution des espaces marins. Dans ces plans est indiqué l'autorité compétente pour la coordination des interventions.

§ 3. Lorsque l'autorité ayant compétence en mer teste l'efficacité des plans opérationnels dans des exercices réels, les dispositions de l'article 36 sont le cas échéant applicables.

Art. 33. Lorsque l'autorité intervient dans les espaces marins pour prévenir, réduire ou lutter contre la pollution, elle veille à ne pas déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone à une autre zone et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre type de pollution.

Art. 34. L'autorité ayant compétence en mer peut accepter la proposition de l'auteur d'une pollution de déployer ses propres moyens d'intervention pour y faire face ou pour en réduire ou prévenir les effets. Dans

ce cas, elle autorise au cas par cas les méthodes d'intervention proposées. L'autorité ayant compétence en mer reste chargée de la coordination de l'intervention sur les lieux et garde les opérations sous surveillance. Sa décision ne décharge pas l'auteur de la pollution de ses responsabilités en matière d'indemnisation des coûts des dommages causés.

Art. 35. Toute personne physique ou morale qui est l'auteur d'une pollution menaçant ou affectant les espaces marins ou d'un événement qui comporte un risque important d'une telle pollution collabore avec l'autorité pour y faire face ou pour en réparer les dommages. Ces personnes se conforment aux instructions de l'autorité chargée de la coordination de ces interventions.

Art. 36. § 1er. Aucun produit chimique ne peut être déversé ou répandu en mer pour lutter contre une pollution et aucun objet ne peut, après utilisation, y être abandonné sans l'autorisation de l'autorité mandatée à cette fin par le Ministre. Cette autorisation est donnée au cas par cas et peut être assortie de conditions.

§ 2. Pour s'attaquer à une pollution par hydrocarbures il est fait usage prioritairement et principalement de moyens mécaniques. L'utilisation de dispersants d'hydrocarbures ou d'autres produits chimiques ne peut être autorisée que si l'examen des circonstances permet de juger que, comparé aux processus naturels et aux autres méthodes de lutte, le traitement chimique entraînera une diminution globale des effets défavorables que cette pollution aura, selon les prévisions, dans le milieu marin. Dans ce cas, la quantité de dispersant ou autre produit utilisé doit rester inférieure à 20 % du volume des hydrocarbures à traiter et elle ne peut en aucun cas dépasser 100 tonnes par incident de pollution.

§ 3. Dans son choix des moyens de lutte les plus appropriés, l'autorité visée au § 1er tient compte de l'expérience accumulée en la matière par les organisations internationales et dans le cadre des traités.

§ 4. L'autorité chargée de la coordination de l'intervention sur les lieux d'une pollution veille au respect des dispositions du § 1er.

CHAPITRE IX. - Réparation des dommages et de la perturbation environnementale.

Art. 37. § 1er. 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.

§ 2. L'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale n'est pas responsable conformément au § 1er s'il prouve que le dommage ou la perturbation environnementale :

1° résulte uniquement d'une guerre, d'une guerre civile, de terrorisme (ou d'activités qui servent principalement la défense nationale ou la sécurité internationale; ou d'activités ayant exclusivement pour but d'offrir une protection contre les catastrophes naturelles) ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible, ou; <L 2007-04-21/67, art. 16, 1°, 004; En vigueur : 20-05-2007>

2° résulte en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ou une perturbation environnementale et pour autant que le tiers concerné ne soit un représentant, préposé ou mandataire de la personne responsable; ou;

3° (est la conséquence du suivi d'une mission ou instruction impérieuse de l'autorité, à moins qu'il ne s'agisse d'une mission ou instruction faisant suite à une pollution, causées par les activités du responsable même du dommage ou de la perturbation environnemental.) <L 2007-04-21/67, art. 16, 2°, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 3. (Le droit de réparation d'un dommage est acquis par la personne privée ou morale qui a subi le préjudice. Les personnes physiques ou morales qui subissent un dommage, ou qui justifient d'un intérêt suffisant dans la prise de décision concernant le dommage peuvent communiquer à l'autorité leurs observations concernant un dommage dont ils ont connaissance et demander à l'autorité de prendre des mesures de réparation.

Le Roi fixe les règles et procédures concernant les demandes de mesures de réparation visées au précédent alinéa. Le droit de réparation d'une perturbation environnementale est acquis par l'Etat.) <L 2007-04-21/67, art. 16, 3°, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 4. Le présent article ne porte pas atteinte au droit de l'auteur d'une pollution de limiter sa responsabilité dans les cas et dans les conditions prévus par la législation en vigueur.

§ 5. (L'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale supporte les coûts des mesures prises conformément à la présente section, en vue de la réparation du dommage ou de la perturbation environnementale. Les coûts des mesures de réparation du dommage ou de la perturbation environnementale,

prises par des personnes autres que l'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale afin de remettre en état des composantes du milieu marin ou afin de les remplacer par des composantes équivalentes, doivent être remboursés par l'auteur du dommage ou de la perturbation environnementale, pour autant que les coûts de ces mesures ne soient pas déraisonnables au vu des résultats à atteindre pour la protection du milieu marin.) <L 2007-04-21/67, art. 16, 4°, 004; En vigueur : 20-05-2007>

(§ 6. Le Roi fixe les règles et procédures en vue de déterminer, exécuter et imposer des mesures de réparation.) <L 2007-04-21/67, art. 16, 5°, 004; En vigueur : 20-05-2007> éraisonnables au vu des résultats à atteindre pour la protection du milieu marin.

Art. 38. Le coût du dommage (ou de la perturbation environnementale) à réparer en cas de pollution comprend également les coûts supportés par l'autorité et les personnes intervenues à sa demande pour prendre des mesures de prévention, réduction, sauvegarde, protection ou lutte contre une pollution ou une menace de pollution du milieu marin. <L 2007-04-21/67, art. 17, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Art. 39. Le Roi arrête, sur la proposition concertée des ministres visés à l'article 32, § 2, les modalités de fixation et de recouvrement des coûts des actions et prestations engagés par l'autorité et par les personnes intervenant à sa demande pour faire face à une pollution. Le calcul de ces coûts prend en compte, non seulement les coûts engagés du fait de l'action entreprise, mais aussi les coûts fixes directement liés à l'intervention et les coûts engagés à l'avance pour disposer des moyens d'action nécessaires.

Art. 40. § 1er. Le Roi peut arrêter des critères et modalités suivant lesquels une perturbation environnementale et le coût de sa réparation doivent être établis.

§ 2. En cas de perturbation environnementale, la réparation est exigée par l'Etat, sans préjudice du droit des autres personnes visées à l'article 37, § 5, d'exiger, le cas échéant, le remboursement des coûts qu'elles ont encourus.

§ 3. L'auteur de la perturbation environnementale est tenu de verser le montant de la réparation au Fonds environnement visé au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 41. Quand, sur la base des dispositions du présent chapitre, plusieurs personnes sont responsables d'un même dommage environnemental ou d'une même perturbation environnementale, elles sont solidairement responsables.

Art. 42. § 1er. Afin de veiller à ce que les personnes responsables du paiement de l'indemnité visée au présent chapitre pour un dommage au milieu marin ne puissent se soustraire à leurs obligations, l'autorité peut, dès que le risque d'une pollution est établi, exiger qu'un cautionnement soit versé à la Caisse de dépôts et consignations, dont le montant suffise à couvrir le dommage prévisible, sans excéder les limites fixées par le droit international. La consignation de cette somme peut, sans occasionner de frais à l'Etat, être remplacée par la constitution d'une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique ou d'une garantie signée par un " Protection and Indemnity Club ", déclarée recevable par l'autorité.

§ 2. Pour établir le montant du cautionnement, l'autorité tient compte, non seulement des dommages déjà survenus, mais également des risques et conséquences futurs tels qu'évalués par les services compétents de l'autorité.

CHAPITRE X. - Surveillance et contrôle.

Art. 43. Sans préjudice des pouvoirs des officiers de police judiciaire, les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution sont recherchées et constatées par les personnes suivantes :

(1° les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux et les fonctionnaires chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet;) <L 1999-05-03/30, art. 98, 002; En vigueur : 01-04-1999>

2° les commandants des bâtiments et aéronefs de l'Etat et leurs préposés;

3° les fonctionnaires et agents du Ministère des Affaires économiques désignés par le Ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions;

4° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord (et les fonctionnaires de la Direction générale Environnement du SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement); <L 2005-09-17/64, art. 9, 003; En vigueur : 31-10-2005>

5° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet par leur hiérarchie;

6° les fonctionnaires du Service de la Pêche maritime du Ministère des Classes moyennes et de l'Agriculture, désignés par le Ministre qui a l'Agriculture dans ses attributions, pour autant que les infractions aient trait à la pêche;

7° les agents assermentés désignés par le Ministre compétent pour assurer la surveillance des aires marines protégées érigées en vertu de l'article 7 de la présente loi.

Art. 44. § 1er. Les procès-verbaux sont rédigés en néerlandais ou en français.

§ 2. En cas de déclaration dans une autre langue à la demande du déclarant, celui-ci fait par écrit une déclaration dans sa langue qui est jointe au procès-verbal.

§ 3. Les procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction aux auteurs de l'infraction ou, quant il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique, ou, à défaut, à la représentation diplomatique de l'Etat dont ils sont les ressortissants.

Art. 45. § 1er. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43, 1° à 7°, ainsi que les officiers de la police judiciaire ont jour et nuit libre accès, dans l'exercice de leur fonction, aux navires, installations et ouvrages situés dans les espaces marins, pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi et que, pour les navires marchands, les procédures en vigueur soient respectées.

§ 2. Dans l'exercice de leur fonction, les fonctionnaires et agents visés à l'article 43, 1° et 3°, ainsi que les officiers de la police judiciaire ont, jour et nuit, libre accès aux entrepôts, dépôts, bureaux, magasins, bâtiments d'entreprise, véhicules et entreprises situés à terre, pour autant que ce libre accès soit nécessaire pour constater les infractions aux dispositions de la présente loi. Ils ne peuvent visiter les lieux servant à l'habitation qu'avec l'autorisation du juge du Tribunal de police.

§ 3. Dans l'exercice de leur fonction, les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent se faire assister par des experts et sont en droit d'exiger de prendre connaissance et de prendre copie de documents.

§ 4. L'accès aux navires et installations des Forces armées, en mer ou à terre, n'est possible qu'après l'autorisation de l'autorité militaire compétente en la matière.

Art. 46. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent prélever ou faire prélever des échantillons à des fins d'analyse. Il est dressé procès-verbal de ce prélèvement.

Art. 47. Les fonctionnaires et agents visés à l'article 43 ainsi que les officiers de la police judiciaire peuvent requérir l'assistance de la force publique pour l'accomplissement de leur mission.

Art. 48. § 1er. Si l'autorité ayant compétence en mer a de sérieuses raisons de penser qu'un navire étranger a contrevenu aux lois et règlements de la Belgique, elle peut engager la poursuite à condition que le navire ou une de ses embarcations se trouve dans la mer territoriale ou dans la zone contiguë à celle-ci. Toutefois, s'il s'agit d'une infraction aux lois et règlements applicables à la zone économique exclusive ou au plateau continental, la poursuite peut être engagée dans l'ensemble des espaces marins.

§ 2. La poursuite est effectuée par des navires de guerre ou des aéronefs militaires belges ou par tout autre navire ou avion belge de service public et mandaté à cet effet. La poursuite ne commence que lorsque le navire étranger ne donne pas suite à un ordre de stopper, visuel ou sonore, et elle est continuée d'une façon ininterrompue au-delà des limites des espaces marins.

§ 3. Le droit de poursuite cesse dès que le navire poursuivi entre dans la mer territoriale de l'Etat dont il relève ou d'un autre Etat, à moins qu'un Accord avec cet Etat n'en dispose autrement.

§ 4. Sans préjudice de l'exercice du droit de poursuite établi par le présent article, le Roi peut fixer les règles supplémentaires que les navires et aéronefs visés au § 2 sont tenus de suivre dans le cadre de l'exercice dudit droit.

CHAPITRE XI. - Dispositions pénales.

Art. 49. § 1er. Les infractions aux dispositions des articles 6, 7, 8, 10, 11 et 12 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de cinq cents (EUR) à cent mille (EUR). <L 2007-04-21/67, art. 18, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 2. Les infractions aux dispositions des articles 13 et 14 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de cent (EUR) à deux mille (EUR). <L 2007-04-21/67, art. 18, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 3. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13 et 14 ou de leurs arrêtés d'exécution, la peine est doublée.

§ 4. Les peines prévues au présent article sont doublées lorsque l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 50. § 1er. Les infractions aux dispositions des articles 15, 16 et 17 sont punies d'une amende de cent mille (EUR) à un million de (EUR) et d'une peine de prison de deux mois à deux ans ou d'une de ces peines seulement. <L 2007-04-21/67, art. 19, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 2. Sous réserve des dispositions de l'article 52, les infractions aux dispositions des articles 18 et 19 ou de leurs arrêtés d'exécution sont punies d'une amende de dix mille (EUR) à deux cent mille (EUR) et d'une peine de prison de quinze jours à six mois, ou d'une de ces peines seulement. <L 2007-04-21/67, art. 19, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 3. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 15, 16, 17, 18 et 19 ou de leurs arrêtés d'exécution, la peine est doublée.

§ 4. Les peines prévues au présent article sont doublées lorsque l'infraction est commise entre le coucher et le lever du soleil.

Art. 51. Est puni d'une amende de dix mille (EUR) à vingt-cinq mille (EUR) le capitaine qui a commis une infraction aux dispositions de l'article 20, § 1er ou de l'article 21, § 1er, ou de ses arrêtés d'exécution. <L 2007-04-21/67, art. 20, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Art. 52. § 1er. Est puni d'une amende de cinquante mille (EUR) à cinq cent mille (EUR) et d'une peine de prison d'un mois à un an, ou d'une de ces peines seulement, celui qui exerce une activité sans avoir au préalable reçu un permis ou une autorisation en bonne et due forme, comme exigé aux articles 18 et 25 et à leurs arrêtés d'exécution. <L 2007-04-21/67, art. 21, 004; En vigueur : 20-05-2007>

§ 2. En cas de récidive dans un délai de trois ans suivant la condamnation pour infraction aux dispositions des articles 18 et 25, la peine est doublée.

Art. 53. Est puni d'une amende de dix mille (EUR) à deux cent mille (EUR) celui qui n'a pas respecté ou qui a fait enfreindre l'obligation mentionnée à l'article 36, § 1er. <L 2007-04-21/67, art. 22, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Art. 54. Est puni d'une amende de deux mille à dix mille (EUR) celui qui, dans l'application de l'article 28, § 2, ou des arrêtés d'exécution de l'article 30, § 1er, a sciemment et délibérément fourni des informations inexactes à l'autorité dans une étude d'incidences, lorsque les informations correctes auraient entraîné le refus du permis ou de l'autorisation ou lorsque l'exactitude de l'évaluation des incidences sur l'environnement s'en trouve compromise. <L 2007-04-21/67, art. 23, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Art. 55. Est puni d'une amende de deux mille (EUR) à dix mille (EUR) celui qui, dans l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, fait obstacle aux missions de contrôle, de surveillance et de dépistage régulièrement exécutées ou qui refuse manifestement les instructions reçues ou ignore manifestement les instructions ou la coordination assurée par l'autorité. <L 2007-04-21/67, art. 24, 004; En vigueur : 20-05-2007>

Art. 56. § 1er. Les personnes morales sont civilement responsables du paiement des dommages-intérêts, frais et amendes prononcés à charge de leurs organes ou préposés pour les infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

§ 2. Les personnes morales, et en particulier le propriétaire du navire, sont civilement responsables des obligations de leurs organes et préposés découlant de l'application de l'article 37.

Art. 57. La personne condamnée est tenue de verser directement vingt pour-cent du montant des amendes prononcées sur la base des articles 49 à 55 au Fonds environnement prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 58. L'article 216bis du Code d'instruction criminelle relatif aux transactions à l'amiable est applicable, étant entendu que :

- le montant minimum de la somme ne peut être inférieur au dixième de l'amende minimum prévue par la présente loi, augmentée des décimes additionnels;
- l'auteur doit verser directement vingt pour-cent du montant total de cette transaction au Fonds environnement prévu à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires.

Art. 59. § 1er. Le tribunal ordonne, à la demande du Ministre, l'enlèvement des objets, ouvrages ou constructions qui ont été mis en place dans les espaces marins en infraction aux dispositions de la présente loi et la remise en état. Le tribunal fixe à cette fin un délai qui ne peut dépasser un an.

Les droits de la partie civile sont limités pour la réparation directe à celle choisie par le Ministre, sans préjudice de son droit à être indemnisée pour le dommage par le condamné.

§ 2. Le tribunal ordonne que, lorsque les lieux ne sont pas remis en état, le Ministre et éventuellement la partie civile pourront pourvoir d'office à son exécution. L'autorité compétente ou la personne privée qui exécute le jugement a le droit de vendre les matériaux ou objets résultant de la remise en état des lieux, de les transposer, de les entreposer et de procéder à leur destruction.

Le condamné est contraint au remboursement de tous les frais d'exécution, déduction faite du prix de la vente des matériaux et objets, sur présentation d'un état taxé et rendu exécutoire par le juge des saisies.

§ 3. Les §§ 1er et 2 ne sont pas d'application pour des navires, objets ou cargaisons coulés à la suite d'accidents de navigation visés par le Chapitre V de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers actes internationaux en matière de navigation maritime.

Art. 60. Toutes les dispositions du Livre Ier du Code pénal, y compris le Chapitre VII et l'article 85, sont applicables.

CHAPITRE XII. - Dispositions modificatives.

Art. 61. § 1er. A l'article 1er la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par des navires, le point 4° est modifié comme suit :

" 4° " Navire " : tout bâtiment exploité en milieu marin, de quelque type que ce soit, et englobant les bateaux de plaisance, les hydroptères, les aéroglisseurs, les engins submersibles, les engins flottants et les plates-formes fixes ou flottantes; ".

§ 2. Le même article est complété comme suit :

" 8° " Bateau de plaisance " : tout bâtiment d'une longueur hors tout de 2,5 à 24 mètres, avec ou sans moyen de propulsion propre, qui n'est utilisé que pour l'agrément et la pratique des sports nautiques. ".

Art. 62. L'article 6 de la même loi est complété comme suit :

" Les navires qui entrent dans les ports belges doivent être pourvus d'un numéro d'identification accordé par l'Organisation maritime internationale (OMI). Ce numéro d'identification doit être clairement lisible sur les documents de bord pertinents. ".

Art. 63. § 1er. L'article 5 de la même loi, deuxième alinéa, est remplacé par la disposition suivante :

" Le premier alinéa est également applicable aux navires battant pavillon étranger pendant la période au cours de laquelle ces navires relèvent de la juridiction de la Belgique conformément au droit international, quel que soit l'endroit où s'est produit le rejet délictueux. ".

§ 2. Un article 5bis, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

" Art. 5bis. Tous moyens de preuve peuvent être apportés par l'autorité afin de confirmer qu'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un rejet a eu lieu, y compris les dépositions de témoins oculaires, les photos et films, les nuances de couleur à la surface de l'eau et tous autres moyens standardisés d'évaluation internationaux ou régionaux reconnus par la Belgique.

Toute trace visible laissée par un navire sur ou sous la surface de l'eau, dans son sillage ou dans ses environs immédiats, constitue en soi une raison sérieuse de penser qu'un rejet a eu lieu. ".

Art. 64. Un article 11bis rédigé comme suit est inséré dans la même loi :

" Art. 11bis. Tout pétrolier d'un tonnage brut d'au moins 150 tonnes et tout autre navire, autre qu'un pétrolier, d'un tonnage brut d'au moins 400 tonnes, doit avoir à son bord un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures.

Ce plan doit être conforme aux directives de l'Organisation maritime internationale. Le plan comprend au moins :

1° la procédure qui doit être suivie par le capitaine et les autres personnes ayant le commandement du navire pour la notification d'incidents de pollution conformément à l'article 8 du Protocole I de la Convention, complété par les directives de l'Organisation maritime internationale;

2° la liste des autorités ou personnes à contacter en cas d'accident de pollution par les hydrocarbures;

3° une description détaillée des mesures qui doivent être prises immédiatement par les personnes à bord pour combattre ou limiter le déversement d'hydrocarbures résultant de l'accident, et;

4° les procédures et les personnes à contacter à bord du navire pour la coordination entre les mesures à bord et les mesures prises par les autorités nationales et locales pour la lutte contre la pollution. ".

Art. 65. L'article 12 de la même loi est complété comme suit :

" Il est interdit à un navire qui ne dispose pas à son bord d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures, conforme à la Convention et à l'article 11bis, de quitter un port belge. ".

Art. 66. Dans la même loi, un article 17bis est inséré, libellé comme suit :

" Art. 17bis. § 1er. Dans les ports belges, les commissaires maritimes et les agents de la police maritime peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées, en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, dans la mer territoriale belge ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international. Une poursuite en justice peut être entamée lorsque des éléments de preuve l'exigent. Cette compétence leur est également octroyée, à leur propre initiative ou à la demande d'un autre Etat concerne, pour les infractions à la Convention commises en haute mer. Cette compétence est également étendue aux infractions à la Convention commises dans la zone maritime dépendant de la juridiction d'un autre Etat côtier, à la demande exclusive de ce dernier ou de l'Etat du pavillon.

§ 2. Les commissaires maritimes, les agents de la police maritime, les commandants de bâtiments patrouilleurs et les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés à cet effet peuvent mener une enquête à bord d'un navire battant pavillon étranger, quand le navire se trouve dans les eaux territoriales belges ou dans une autre zone maritime sur laquelle la Belgique peut exercer sa juridiction conformément au droit international, afin d'établir si des substances nuisibles ont été rejetées en mer en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

§ 3. Une enquête en mer comprend en première instance un contrôle de tous les documents requis pour établir l'existence ou la non-existence d'un rejet illicite et une audition du capitaine. Si les documents ne permettent pas d'établir à suffisance la preuve du rejet illicite, il peut être procédé à une inspection plus détaillée des parties du navire qui sont importantes pour établir le rejet et à la prise d'échantillons.

§ 4. Lorsqu'ils interviennent sur la base du § 2 ou du § 3 ci-dessus à l'égard d'un navire qui bat pavillon étranger, les fonctionnaires et agents visés se conforment aux règles suivantes :

1° s'il y a de sérieuses raisons de penser qu'un navire a commis une infraction dans la mer territoriale, ils peuvent, à l'intérieur de la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire. Si les éléments de preuve le justifient, les poursuites judiciaires peuvent être engagées et le navire peut être immobilisé dans la mer territoriale ou être conduit dans un port belge. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement prévu à l'article 31, alinéa 2, de la présente loi;

2° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a commis une infraction dans la zone économique exclusive, ils peuvent lui demander de communiquer tous les renseignements qui sont nécessaires pour établir si l'infraction a bel et bien été commise, de même que l'identité du navire, son port d'attache ainsi que sa dernière et sa prochaine escale;

3° s'il y a de sérieuses raisons de penser que le navire a procédé dans la zone économique exclusive à un rejet suffisamment grave pour être en contravention avec la Convention, ils peuvent, à l'intérieur de la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale, procéder à l'enquête à bord du navire s'il a refusé de communiquer des renseignements ou si les renseignements fournis par le navire sont en contradiction flagrante avec les faits et que les circonstances justifient une telle inspection;

4° en présence d'éléments de preuve objectifs et manifestes que le navire a procédé dans la zone économique exclusive à un rejet illicite grave, qui a causé ou risque de causer des dommages importants au milieu marin ou aux intérêts côtiers de la Belgique, le navire peut être immobilisé dans la zone économique exclusive ou dans la mer territoriale et conduit dans un port, et les poursuites peuvent être engagées. L'immobilisation est levée dès qu'il a été procédé au dépôt du cautionnement prévu à l'article 31, alinéa 2, de la présente loi;

5° en cas de rejets d'hydrocarbures, le 3° ci-dessus s'applique d'office dès que des traces visibles de rejet apparaissent dans ou à la surface de l'eau aux environs immédiats du navire ou dans son sillage, et le 4° ci-dessus s'applique d'office dès que les premières estimations font apparaître que le rejet contient plus de mille litres d'hydrocarbures.

§ 5. En cas d'enquête en mer à bord de navires, leur sécurité et la sécurité de la navigation maritime ne peuvent pas être mises en danger et le milieu marin ne peut être exposé à aucun risque déraisonnable. Les navires peuvent à cette fin être obligés de se rendre à un lieu de mouillage sûr en mer et peuvent être conduits dans un port. "

Art. 67. L'article 18 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 18. L'Etat du pavillon est informé sans délai, par l'intermédiaire de ses représentants diplomatiques, de l'immobilisation d'un de ses navires et des mesures qui pourraient découler des poursuites pénales intentées sur la base de l'article 17bis.

Des poursuites pénales ne peuvent plus être intentées sur la base de l'article 17bis après l'écoulement d'un délai de trois ans à compter du jour où le délit a été commis.

Une poursuite pénale sur la base de l'article 17bis, § 4, 4°, est suspendue à la demande explicite de l'Etat du pavillon à condition que, dans les six mois suivant la date des poursuites initiales, l'Etat du pavillon entame lui-même des poursuites pénales pour les mêmes plaintes, et qu'à titre de preuve il mette à la disposition de l'Etat belge un dossier complet sur l'affaire ainsi que les actes de poursuites judiciaires. Quand les poursuites entamées par l'Etat du pavillon sont menées à leur fin, la procédure judiciaire suspendue en Belgique est abandonnée. Après déduction des frais encourus en Belgique pour l'enquête à bord du navire, la prise d'échantillons relative au rejet, l'analyse de ces échantillons et l'engagement d'une poursuite judiciaire, le cautionnement visé à l'article 31 est levé.

Une poursuite pénale en Belgique ne peut pas être suspendue dans les cas de rejets donnant lieu à un dommage important aux intérêts côtiers belges ou dans les cas où l'Etat du pavillon n'a pas donné suite antérieurement à une obligation de poursuite d'une infraction commise par ses navires. "

Art. 68. L'article 20, alinéa premier, de la même loi est complété comme suit :

" 6° dans le cas où le navire ne dispose pas d'un plan d'urgence pour la pollution par les hydrocarbures tel que prévu dans la Convention et à l'article 11bis de la présente loi;

7° dans le cas où le navire n'est pas doté d'un numéro d'identification OMI, comme imposé par l'article 6, alinéa 4, de la présente loi. "

Art. 69. L'article 25 de la même loi est complété par l'alinéa suivant :

" Les infractions aux dispositions de l'article 5 et l'opposition à une enquête ou le fait de se dérober à l'immobilisation qui sont prévues à l'article 17bis sont constatées dans un procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire. Une copie de ce procès-verbal, avec mention de la peine prévue dans la présente loi, est transmise dans les vingt-quatre heures après la constatation de l'infraction au capitaine, au patron ou au propriétaire du navire. "

Art. 70. L'article 29 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 29. Est puni d'une amende de cinq cent mille francs à un million de francs le propriétaire, l'affrètement, l'administrateur ou l'exploitant du navire à bord duquel les dispositions des articles 5 et 12 ou de leur arrêtés d'exécution n'ont pas été respectées. Si le navire est un bateau de plaisance ou un bateau de pêche, le propriétaire, l'affrètement, le gestionnaire ou l'exploitant du bateau de plaisance ou du bateau de pêche sera puni d'une amende de dix mille francs à vingt-cinq mille francs.

Si l'infraction est commise entre le coucher du soleil et le lever du soleil, l'amende est doublée.

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la condamnation, les amendes mentionnées ci-avant peuvent être portées au double du maximum.

Est puni d'une amende de dix mille francs à vingt-cinq mille francs le capitaine d'un navire autre qu'un bateau de pêche ou de plaisance qui enfreint les articles 5, 10, 11 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution ou qui s'oppose à ce qui est stipulé dans les articles 14, 15 et 17bis ou qui n'observe pas les obligations y prévues.

Est puni d'une amende de trois mille francs à vingt cinq mille francs le skipper ou le patron d'un bateau de pêche ou d'un bateau de plaisance qui enfreint l'article 5 de la présente loi, ou qui s'oppose à l'ouverture d'une enquête ou se dérobe à l'immobilisation telles que prévues à l'article 17bis.

Sont punis d'une amende de deux mille francs à dix mille francs les officiers du navire qui enfreignent les articles 5, 10 et 12 de la présente loi ou ses arrêtés d'exécution, ou s'opposent aux obligations prévues dans les articles 14, 15 et 17bis ou ne les observent pas. ".

Art. 71. Un article 29bis, rédigé comme suit, est inséré dans la même loi :

" Art. 29bis. L'article 216bis du Code d'instruction criminelle relatif aux transactions à l'amiable est applicable étant entendu que le montant minimum de la transaction ne peut être inférieur à un dixième de l'amende minimum prévue par la présente loi, augmentée des décimes additionnels. ".

Art. 72. L'article 30 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 30. Celui qui est condamné à une amende en vertu de l'article 29 ou qui a consenti à conclure une transaction conformément à l'article 29bis est tenu de verser directement vingt pour-cent du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement. ".

Art. 73. L'article 31 de la même loi est remplacé par la disposition suivante :

" Art. 31. Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infraction aux articles 5, 10, 11, 12, 14 et 15, le commissaire maritime peut interdire au capitaine de quitter les ports belges avec son navire, à moins qu'une somme ne soit déposée à titre de cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, d'un montant égal au maximum prévu à l'article 29 pour les infractions, majoré des décimes additionnels. Le versement de cette somme peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacé par une garantie bancaire, accordée par une banque établie en Belgique.

Les navires qui sont immobilisés en mer ou dans les ports belges en vertu de l'article 17bis sont libérés aussitôt qu'une somme est déposée à titre de cautionnement à la Caisse de dépôts et consignations, d'un montant égal au maximum prévu à l'article 29 pour les infractions, majoré des décimes additionnels. Le versement de cette somme peut, sans occasionner de frais pour l'autorité, être remplacée par une garantie bancaire accordée par une banque établie en Belgique.

L'amende prononcée par une décision judiciaire coulée en force de chose jugée ou la transaction, selon le cas, est récupérée sur le cautionnement.

Le solde du montant est immédiatement restitué.

Les intérêts de la somme consignée s'ajoutent au cautionnement. ".

Art. 74. A l'article 32 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° le deuxième alinéa est remplacé par l'alinéa suivant :

" Sont également chargés de rechercher et de constater les infractions en mer en vertu de l'article 5 de la présente loi :

1° les commandants des bâtiments et aéronefs patrouilleurs de l'Etat et leurs préposés;

2° les fonctionnaires et agents de l'Unité de Gestion du modèle mathématique de la Mer du Nord;

3° les officiers et sous-officiers de la Marine mandatés par leur hiérarchie à cet effet. ";

2° le troisième alinéa est remplacé par la disposition suivante :

" Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2°, sont également chargés des missions de recherche des infractions à la Convention qui sont confiées aux autorités belges en vertu des accords internationaux relatifs à la surveillance aérienne de la pollution marine. ";

3° l'article est complété par un quatrième alinéa, libellé comme suit :

" Les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution sont constatées par des procès-verbaux rédigés par ceux qui ont constaté les faits et qui font foi jusqu'à preuve du contraire. ".

Art. 75. A l'article 13 de la loi du 11 avril 1989 portant approbation et exécution de divers Actes internationaux en matière de navigation maritime, l'alinéa suivant est inséré avant le sixième alinéa :

" En cas de risque éventuel de pollution du milieu marin de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive ou lorsque la sécurité de la navigation dans ces zones marines est en danger, le propriétaire du navire qui a échoué ou coulé a l'obligation de renflouer l'épave, les débris d'épave, les gréements, la cargaison ainsi que les substances ou objets dangereux initialement présents à bord qui ont coulé et de les enlever du milieu marin, sauf si l'abandon est autorisé par l'autorité en application des articles 25 et 26 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique. ".

Art. 76. L'article 14, premier alinéa, de la même loi est complété comme suit :

" e) prendre toute autre mesure nécessaire afin de protéger le milieu marin de la mer territoriale et de la zone économique exclusive contre une éventuelle pollution. ".

Art. 77. A l'article 17 de la même loi sont apportées les modifications suivantes :

1° le § 1er, dernier alinéa, est complété par un 5°, libellé comme suit :

" 5° les dommages au sens de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous la juridiction de la Belgique. ";

2° le § 5 est remplacé par la disposition suivante :

" § 5. Est puni d'un emprisonnement de quinze jours à un an et d'une amende de cinq cents francs à deux millions de francs, ou d'une de ces peines seulement, celui qui :

1° a contrevenu aux articles 13 à 16 de la présente loi;

2° a contrevenu aux arrêtés d'exécution des articles 13 à 16 de la présente loi. ".

Art. 78. L'article 85, premier alinéa, de la loi du 24 décembre 1976 relative aux propositions budgétaires 1976-1977 est complété comme suit :

" Toutefois, lorsque la contamination ou la pollution accidentelle survient en mer ou provient d'un navire de mer, ces frais sont à charge de l'auteur de ladite contamination ou pollution, conformément au droit international. Dans ce cas, les propriétaires des navires éventuellement impliqués sont civilement et solidairement responsables. ".

Art. 79. L'article 3 de la loi du 13 juin 1969 sur le plateau continental de la Belgique est complété comme suit :

" § 2. Toute demande de concession ou d'autorisation comprend une étude d'incidences sur l'environnement qui est établie sous la responsabilité et aux frais du demandeur. La demande est soumise à une évaluation des incidences sur l'environnement.

L'étude d'incidences sur l'environnement est établie et l'évaluation des incidences sur l'environnement est réalisée conformément aux règles relatives à la procédure, au contenu et à la forme établies par le Roi sur proposition conjointe du Ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et du Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

L'exploration et l'exploitation sont soumises à un examen continu de l'influence des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin.

§ 3. Le Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions émet un avis sur l'étude d'incidences sur l'environnement et sur les résultats de l'évaluation des incidences sur l'environnement.

Les concessions, les autorisations, les prolongations ou les renouvellements ne peuvent être accordés que sur avis favorable du Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions.

Lors de demandes et demandes de prolongation ou de renouvellement d'une concession ou autorisation, il sera tenu compte des résultats de l'examen continu.

Si l'examen continu fait apparaître des effets nuisibles inacceptables des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin, la concession ou l'autorisation peut être retirée ou suspendue en tout ou en partie.

§ 4. L'exploration et l'exploitation sont soumises à une redevance, selon des modalités prévues par les arrêtés de concession, pour l'exécution de l'examen continu de l'influence des activités concernées sur les déplacements de sédiments et sur le milieu marin.

§ 5. Le Roi crée, sur proposition conjointe du Ministre qui a les Affaires économiques dans ses attributions et du Ministre qui a l'Environnement dans ses attributions, une Commission consultative pour assurer la coordination entre les administrations concernées par la gestion de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental et de la mer territoriale.

Un rapport général sur les résultats de l'examen continu est soumis à la Commission tous les trois ans.

La Commission se charge notamment des points spécifiques suivants :

- la coordination de l'examen des demandes de concession et la formulation d'un avis sur ces demandes;
- le suivi des différentes études réalisées sur l'influence de l'extraction de sable sur le plateau continental;
- l'étude du rapport triennal;
- la recommandation de mesures de correction si une influence négative est constatée et;
- la formulation d'avis sur une politique concernant tous les aspects relatifs à l'extraction de sable.

Le Roi peut fixer les modalités de fonctionnement et les frais de fonctionnement de la Commission. "

Art. 80. Au tableau annexé à la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires, à la rubrique " 25-4 Fonds environnement ", les mots " les réparations visées à l'article 40 de la loi du 20 janvier 1999 visant la protection du milieu marin dans les espaces marins sous juridiction de la Belgique et les montants visés aux articles 57 en 58 de la même loi " sont insérés entre les mots " les amendes visées à l'article 30 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de la pollution de la mer par les navires " et les mots " Nature des dépenses autorisées ".

Art. 81. La loi du 26 mars 1971 sur la protection des eaux de surface contre la pollution est abrogée dans la mesure où elle s'applique à la mer territoriale.

Art. 82. La loi du 8 février 1978 portant approbation et exécution de la Convention pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et des annexes, faites à Oslo le 15 février 1972, et du Protocole modifiant la Convention, fait à Oslo le 2 mars 1983, et ses arrêtés d'exécution sont abrogés.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le Moniteur belge.

Donné à Bruxelles, le 20 janvier 1999.

ALBERT

Par le Roi :

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Economie et des Télécommunications,

E. DI RUPO

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de l'Intérieur,

L. VAN DEN BOSSCHE

Le Vice-Premier Ministre et Ministre de la Défense nationale,

J.-P. PONCELET

Le Ministre de la Politique scientifique,

Y. YLIEFF

Le Ministre de la Santé publique et des Pensions,

M. COLLA

Le Ministre des Affaires étrangères,

E. DERYCKE

Le Ministre de l'Agriculture et des Petites et Moyennes Entreprises,

K. PINXTEN

Le Ministre des Transports,

M. DAERDEN

Le Ministre de la Justice,

T. VAN PARYS

Le Secrétaire d'Etat à la Sécurité, à l'Intégration sociale et à l'Environnement,

J. PEETERS

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

T. VAN PARYS