

6 AVRIL 1995. - [Loi relative à la prévention de la pollution par les navires.] <Intitulé remplacé par L 2006-12-19/44, art. 2, 004; En vigueur : 26-02-2007>

(NOTE : Consultation des versions antérieures à partir du 27-06-1995 et mise à jour au 24-03-2011)

Source : SANTE PUBLIQUE ET ENVIRONNEMENT

Publication : 27-06-1995 numéro : 1995025179 page : 18246

Dossier numéro : 1995-04-06/94

Entrée en vigueur : 07-07-1995

CHAPITRE I. - Définitions et champ d'application.

Art. 1-4

CHAPITRE II. - Obligations générales.

Art. 5, 5bis, 6-9

CHAPITRE III. - Obligations du capitaine.

Art. 10-11, 11bis, 12

CHAPITRE IV. - Surveillance et contrôle.

Art. 13-17, 17bis, 17ter, 18-25

CHAPITRE V. - Procédure de recours.

Art. 26-28

CHAPITRE VI. - Dispositions pénales.

Art. 29, 29bis, 29ter, 30-35

CHAPITRE VII. - Modification de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires. Création du fonds budgétaire "Environnement".

Art. 36

CHAPITRE VIII. - Dispositions finales.

Art. 37-39

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

CHAPITRE I. - Définitions et champ d'application.

Article 1. Pour l'application de la présente loi on entend par :

1° "Substance nuisible" : toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer (et toutes les substances soumises au contrôle en vertu de la Convention); <L 2006-12-19/44, art. 3, 004; En vigueur : 26-02-2007>

2° A. "Rejet" , lorsqu'il se rapporte aux substances nuisibles ou aux effluents contenant de telles substances : tout déversement provenant d'un navire, quelle qu'en soit la cause, et comprend tout écoulement, évacuation, épanchement, fuite, déchargement par pompage, (émission,) émanation ou vidange; <L 2006-12-19/44, art. 3, 004; En vigueur : 26-02-2007>

B. le terme "rejet" ne couvre pas :

a) l'immersion au sens de la Convention sur la prévention de la pollution marine causée par l'immersion de déchets et autres matières, faite à Londres le 13 novembre 1972;

b) les déversements de substances nuisibles qui résultent directement de l'exploration, de l'exploitation et du traitement connexe "offshore" des ressources minérales du fond des mers et des océans;

c) les déversements de substances nuisibles effectués aux fins de recherches scientifiques légitimes visant à réduire ou à combattre la pollution;

3° "Ministre" : le Ministre ayant l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation dans ses attributions;

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;) <L 1999-01-20/33, art. 61, § 1, 002; En vigueur : 22-03-1999>

5° "Événement" : un incident qui entraîne ou est susceptible d'entraîner le rejet à la mer d'une substance nuisible ou d'un effluent contenant une telle substance;

6° "Convention" : la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, et 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, faits à Londres le 17 février 1978, approuvés par la loi du 17 janvier 1984, ainsi que les amendements ultérieurs de cette Convention engageant la Belgique sur le plan international;

7° "Port" : une rade, une jetée, un embarcadère et, en général, tout endroit situé ou non en mer et permettant l'amarrage de navires ou l'embarquement ou le débarquement de personnes et de marchandises.

(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.) <L 1999-01-20/33, art. 61, § 2, 002; En vigueur : 22-03-1999>

Art. 2. (Sauf disposition expresse contraire, la présente loi s'applique aux navires quel que soit le pavillon qu'ils sont habilités de battre.) <L 2006-12-19/44, art. 4, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Le Roi peut rendre la présente loi applicable, en tout ou en partie, à d'autres bâtiments ou engins que ceux mentionnés à l'article 1er, 4°.

Art. 3. Les dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ne s'appliquent ni aux navires de guerre ou navires de guerre auxiliaires ni aux autres navires appartenant à un Etat ou exploités par cet Etat tant que celui-ci les utilise exclusivement à des fins gouvernementales et non commerciales.

Art. 4. Sans préjudice des dispositions de l'article 2, le Roi peut exclure entièrement ou certaines catégories de navires de l'application d'une ou plusieurs règles et prescriptions édictées en vertu de la présente loi.

CHAPITRE II. - Obligations générales.

Art. 5.<L 2006-12-19/44, art. 5, 004; En vigueur : 26-02-2007> Sous réserve des dispositions de l'alinéa 3, il est interdit à tout navire battant pavillon belge de rejeter une substance nuisible à la mer ou en mer dans l'atmosphère, sauf dans les cas et de la façon prévus par ou en vertu de la Convention ou de la présente loi. Les règles à prescrire en vertu de la présente loi peuvent notamment différer selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

[1 Le présent article]1 est conformément au droit international également applicable aux navires battant pavillon étranger.

[1 L'annexe I, règle 4.2, et l'annexe II, règle 3.1.2]1, de la Convention ne sont pas d'application pour les rejets :

1° dans les eaux intérieures d'un autre Etat membre de l'Union européenne [1 ou de l'Espace économique européen]1, y compris les ports, dans la mesure où le régime Marpol est applicable;

2° dans la mer territoriale de la Belgique ou d'un autre Etat membre de l'Union européenne [1 ou de l'Espace économique européen]1.

(1)<L 2011-03-13/05, art. 2, 005; En vigueur : 03-04-2011>

Art. 5bis. <Inséré par L 1999-01-20/33, art. 63, § 2; En vigueur : 22-03-1999> 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. 6. (Le Roi fixe les conditions auxquelles doivent répondre la construction, l'aménagement, l'équipement et le fonctionnement d'un navire battant pavillon belge afin de prévenir ou de limiter la pollution par les navires.) <L 2006-12-19/44, art. 6, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Les conditions visées au premier alinéa peuvent notamment différer selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

Les navires battant pavillon étranger doivent, à l'égard des dispositions du premier alinéa, satisfaire aux dispositions correspondantes de la Convention.

(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.) <L 1999-01-20/33, art. 62, 002; En vigueur : 22-03-1999>

Art. 7. A tout navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi, il est délivré par le (service chargé du contrôle de la navigation), contre paiement d'une rétribution, un certificat attestant, après inspection, que le navire répond aux conditions visées à l'article 6. <L 1999-05-03/30, art. 84, 003; En vigueur : 01-04-1999>

Le (service chargé du contrôle de la navigation) peut accéder à la demande d'une autorité compétente d'un Etat Partie à la Convention de délivrer à un navire qui bat ou battra le pavillon de cet Etat un certificat tel que visé au premier alinéa, contre paiement d'une redevance et à la condition stipulée dans ledit alinéa. <L 1999-05-03/30, art. 84, 003; En vigueur : 01-04-1999>

Le Roi détermine :

1° le modèle de la demande et les conditions d'obtention, de renouvellement ou de prorogation du certificat ainsi que les documents à produire à cet effet;

2° la teneur, le modèle et la durée de validité du certificat ainsi que de sa prorogation;

3° le montant des rétributions à percevoir concernant les coûts des visites, inspections et autres prestations en vue de la délivrance, du renouvellement et de la prorogation du certificat.

Art. 8. Les certificats cessent d'être valables si :

- 1° le navire n'appartient plus à la catégorie de navires pour laquelle un tel certificat est délivré;
- 2° le navire est transformé ou si son aménagement ou équipement subit des modifications importantes;
- 3° le navire passe sous un autre pavillon.

Les certificats peuvent être retirés par (les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet) (...) lorsqu'il s'avère que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat. <L 1999-05-03/30, art. 85, 003; En vigueur : 01-04-1999>

Le certificat périmé ou retiré doit être envoyé dans les plus brefs délais par le propriétaire du navire (aux agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet). <L 1999-05-03/30, art. 85, 003; En vigueur : 01-04-1999>

Art. 9. Le Roi peut fixer des règles pour la prévention de la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne :

- 1° la présence requise à bord d'instructions, de modes d'emploi et d'avertissements;
- 2° l'arrimage, le mode d'emballage et l'étiquetage de substances nuisibles, ainsi que les documents de chargement y relatif;
- 3° la présence requise à bord et la nature des appareils de mesurage et d'enregistrement ainsi que leur utilisation;
- 4° les manipulations effectuées à bord en rapport avec des substances nuisibles et leurs résidus ainsi que la gestion y afférente.

Les règles visées au premier alinéa peuvent notamment différer selon les différentes catégories de navires auxquelles elles se rapportent, les zones maritimes à parcourir, les voyages à effectuer ou les substances nuisibles à transporter.

CHAPITRE III. - Obligations du capitaine.

Art. 10. Le capitaine d'un navire battant pavillon belge et appartenant à une catégorie de navires désignée par le Roi est responsable de la tenue à bord d'un journal dans lequel sont consignées les opérations relatives au transport, à la manutention et au rejet de substances nuisibles et de leurs résidus, conformément aux règles fixées en vertu de l'alinéa 2.

Pour l'exécution du premier alinéa, le Roi fixe des règles concernant entre autres :

- 1° la teneur et le modèle du journal;
- 2° les données à mentionner dans le journal et le mode d'enregistrement;

3° le lieu où et la période durant laquelle le journal doit être conservé.

Le capitaine d'un navire battant pavillon belge ou étranger à bord duquel doit être tenu un journal doit autoriser les autorités compétentes qui en font la demande à examiner ce journal et à prendre copie de toute mention y figurant.

Si la demande lui en est faite, le capitaine doit certifier la conformité de la copie.

Toute copie certifiée conforme d'une mention figurant dans le journal fait foi des faits repris dans ce journal jusqu'à preuve du contraire.

Art. 11. Le Roi détermine les cas où le capitaine d'un navire battant pavillon belge est obligé de communiquer immédiatement, aux autorités désignées par Lui, tout événement dans lequel est impliqué le navire. Si le navire est abandonné ou si la communication est incomplète ou ne peut être obtenue, il appartient au propriétaire, à l'affrètement, à l'administrateur ou l'exploitant du navire, ou à leurs représentants, de se conformer à cette obligation.

Le Roi fixe les règles relatives notamment au contenu de la communication ainsi qu'à la manière dont elle doit être faite et aux autorités auxquelles elle est destinée.

L'obligation visée à l'alinéa 1er vaut également pour un navire battant pavillon étranger, si dans (la mer territoriale belge ou la zone économique exclusive belge) <L 2006-12-19/44, art. 7, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Art. 11bis. <Inséré par L 1999-01-20/33, art. 64; En vigueur : 22-03-1999> 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. 12. Un navire visé à l'article 7, alinéa 1er, ou battant pavillon d'un Etat Partie à la Convention et qui, conformément à cette Convention et à la présente loi, est tenu d'avoir des certificats à bord, ne peut quitter un port belge s'il n'est pas muni des certificats valables prévus dans la Convention ou dans la présente loi.

(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.) <L 1999-01-20/33, art. 65, 002; En vigueur : 22-03-1999>

CHAPITRE IV. - Surveillance et contrôle.

Art. 13. Le (service chargé du contrôle de la navigation) veille à l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution. La surveillance doit se faire sans indûment entraver l'exploitation des navires. <L 1999-05-03/30, art. 86, 003; En vigueur : 01-04-1999>

(Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet) peuvent à tout moment donner les directives qu'ils jugent nécessaires pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, entre autres faire exécuter certains travaux ou certains actes en vue d'éviter ou de limiter un rejet. <L 1999-05-03/30, art. 86, 003; En vigueur : 01-04-1999>

(Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet et les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux sont compétents pour contrôler) : <L 1999-05-03/30, art. 86, 003; En vigueur : 01-04-1999>

1° si un navire est muni d'un certificat valable conformément aux dispositions de l'article 7;

2° s'il est tenu un journal comme exigé à l'article 10;

3° si les mentions figurant dans le journal sont exactes et complètes;

4° si, en infraction aux dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution, des substances nuisibles ont été rejetées en mer par le navire.

Art. 14. Les fonctionnaires visés à l'article 13 ont à tout moment droit à l'accès aux navires (battant pavillon belge), entreprises, lieux d'amarrage et autres endroits, pour autant que leur présence y soit raisonnablement requise pour l'accomplissement de leur tâche, en vue de procéder aux constatations inhérentes à leur mission. Ils peuvent se faire assister par des experts. <L 2006-12-19/44, art. 8, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Au besoin, ils peuvent recourir à la force publique pour s'introduire dans ces lieux.

Les fonctionnaires visés dans le présent article sont en droit d'exiger de prendre connaissance et copie des pièces concernant la nature, la composition, le transport, le stockage et le rejet de substances nuisibles ainsi que des documents y relatifs, pour autant que ce soit raisonnablement requis pour l'accomplissement de leur tâche.

Les fonctionnaires visés dans le présent article sont en droit, pour autant que ce soit raisonnablement requis l'accomplissement de leur tâche, de procéder ou de faire à un examen des substances découvertes en des endroits auxquels ils ont accès en vertu du premier alinéa et d'en prendre ou d'en faire prendre des échantillons.

Art. 15. A leur demande, le capitaine (d'un navire battant pavillon belge) est tenu de fournir aux fonctionnaires et aux personnes qui les accompagnent, visés à l'article 13, un accès convenable et sûr au navire et ses cales. Par ailleurs le capitaine, à la demande de ces fonctionnaires, procure les renseignements, moyens et assistance que ces fonctionnaires jugent raisonnablement nécessaires pour effectuer l'inspection à bord. <L 2006-12-19/44, art. 9, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Toute personne chargée de la gestion journalière d'une entreprise ou responsable d'un lieu d'amarrage ou de tout autre endroit auquel les fonctionnaires visés à l'article 13 et les personnes qui les accompagnent ont accès est tenue de leur fournir renseignements, moyens et assistance qu'ils jugent nécessaires à l'accomplissement de leur mission.

Art. 16. Les articles 14 et 15 sont également applicables à un navire battant pavillon étranger et se trouvant dans un port belge, dans la mer territoriale belge ou dans (la zone économique exclusive belge). <L 2006-12-19/44, art. 10, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Art. 17. Un navire battant pavillon étranger et qui, conformément à la Convention, doit être muni d'un certificat, peut dans un port belge, être soumis au contrôle d'un fonctionnaire visé à l'article 13 en vue de vérifier si le navire est pourvu d'un certificat valable.

Si un navire visé au premier alinéa n'est pas muni d'un certificat valable ou s'il y a des raisons fondées d'admettre que la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire ne sont pas conformes aux données du certificat, le navire peut être soumis à une inspection plus approfondie par un fonctionnaire du (service chargé du contrôle de la navigation). <L 1999-05-03/30, art. 87, 003; En vigueur : 01-04-1999>

Un navire battant pavillon étranger et qui, conformément à la Convention, ne doit pas être muni d'un certificat peut, dans un port belge, être soumis au contrôle d'un fonctionnaire du (service du contrôle de la navigation) en vue de vérifier s'il est construit, aménagé et équipé de façon à pouvoir appareiller sans danger de pollution du milieu marin. <L 1999-05-03/30, art. 87, 003; En vigueur : 01-04-1999>

L'alinéa 3 est également applicable à un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas Partie à la Convention.

Art. 17bis.<Inséré par L 1999-01-20/33, art. 66; En vigueur : 22-03-1999> § 1er. ([1 Si des irrégularités ou des informations amènent à soupçonner un navire battant pavillon étranger qui est volontairement dans un port belge ou à un terminal en mer belge d'avoir été impliqué ou d'être impliqué dans un rejet de substances polluantes, les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet et éventuellement les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux entreprennent une inspection appropriée, en tenant compte des lignes directrices pertinentes adoptées par l'Organisation maritime internationale. Cette compétence est également étendue aux infractions commises dans la zone dépendant de la juridiction d'un autre Etat côtier, mais si cet Etat côtier n'est pas un Etat membre de l'Union européenne ou de l'Espace économique européen, à la demande exclusive de cet Etat côtier ou de l'Etat du pavillon.]1

Si l'inspection visée au paragraphe 1er révèle des faits qui peuvent impliquer l'existence d'une infraction au sens de l'article 5, les autorités compétentes belges et de l'Etat du pavillon du navire et des autres Etats concernés sont informées.) <L 2006-12-19/44, art. 11, 004; En vigueur : 26-02-2007>

(§ 1erbis. Si le navire qui est soupçonné du rejet ne fait pas escale dans un port belge, les dispositions suivantes s'appliquent :

a) si la prochaine escale du navire a lieu dans un autre Etat membre de l'[1 Union européenne ou l'Espace économique européen]1, les Etats membres concernés coopèrent étroitement à l'inspection visée à l'article 17bis, § 1er, et à la prise de décision concernant les mesures appropriées pour le rejet en question;

b) si la prochaine escale du navire a lieu dans un port d'un Etat non membre de l'[1 Union européenne ou l'Espace économique européen]1, l'autorité compétente de l'Etat du prochain port d'escale du navire est informée du rejet présumé et demandé de prendre les mesures appropriées en ce qui concerne le rejet en question.) <L 2006-12-19/44, art. 11, 004; En vigueur : 26-02-2007>

§ 2. (les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet), (les fonctionnaires de la police fédérale chargée de la police des eaux), 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 la mer territoriale belge ou dans la zone économique exclusive belge), 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. <L 1999-05-03/30, art. 88, 003; En vigueur : 01-04-1999> <L 2006-12-19/44, art. 11, 004; En vigueur : 26-02-2007>

§ 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, (...) 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; <L 2006-12-19/44, art. 11, 004; En vigueur : 26-02-2007>

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 (...). 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; <L 2006-12-19/44, art. 11, 004; En vigueur : 26-02-2007>

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.

(6° En tout état de cause, les autorités de l'Etat du pavillon du navire sont informées.) <L 2006-12-19/44, art. 11, 004; En vigueur : 26-02-2007>

§ 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.

(1)<L 2011-03-13/05, art. 3, 005; En vigueur : 03-04-2011>

Art. 17ter.<Inséré par L 2006-12-19/44, art. 12; En vigueur : 26-02-2007> L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction dans le sens de l'article 5 ou du risque de la commission d'une telle infraction qui cause ou est susceptible de causer des dommages imminents, il en informe immédiatement les autres Etats membres de l'[1 Union européenne ou l'Espace économique européen]1 susceptibles d'être exposés à ces dommages, ainsi que la Commission.

L'autorité qui est informée de la commission d'une infraction dans le sens de l'article 5, ou du risque de la commission d'une telle infraction qui est susceptible de relever de la compétence juridictionnelle d'un autre Etat membre de l'[1 Union européenne ou l'Espace économique européen]1, en informe immédiatement ce dernier.

(1)<L 2011-03-13/05, art. 4, 005; En vigueur : 03-04-2011>

Art. 18. <L 1999-01-20/33, art. 67, 002; En vigueur : 22-03-1999> (L'Etat du pavillon et tout autre Etat concerné sont informés sans délai, par l'intermédiaire de ses représentants diplomatiques, des mesures prises en vertu de la présente loi et des mesures qui pourraient découler des poursuites pénales.) <L 2006-12-19/44, art. 13, 004; En vigueur : 26-02-2007>

(alinéa 2 abrogé) <L 2006-12-19/44, art. 13, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Une poursuite pénale sur la base de l'article (34, alinéa 1er, b)), 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. <L 2006-12-19/44, art. 13, 004; En vigueur : 26-02-2007>

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. 19. (Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet et l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux ont le droit de retenir un navire battant pavillon belge) : <L 1999-05-03/30, art. 89, 003; En vigueur : 01-04-1999>

1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables requis en vertu des articles 7 et 8;

2° (s'ils constatent) que le navire ne satisfait pas aux conditions requises pour l'obtention de ces certificats; <L 1999-05-03/30, art. 89, 003; En vigueur : 01-04-1999>

3° lorsqu'il s'agit d'un navire n'appartenant pas à l'une des catégories visées à l'article 7, premier alinéa, si le navire est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin.

Art. 20. (Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ont le droit de retenir un navire battant pavillon étranger et se trouvant dans un port belge) : <L 1999-05-03/30, art. 90, 003; En vigueur : 01-04-1999>

1° si le navire n'est pas muni de tous les certificats valables exigés en vertu de la Convention;

2° si la construction, l'aménagement ou l'équipement du navire diffère considérablement des données du certificat;

3° si, en vertu de la Convention, aucun certificat n'est requis mais est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin;

4° si une demande est formulée à cet effet par les autorités compétentes de l'Etat du pavillon de ce navire pour une infraction aux dispositions légales fixées par cet Etat en exécution de la Convention;

5° si demande en est faite par l'autorité compétente d'un Etat côtier, Partie à la Convention, pour des infractions aux dispositions de la Convention commises dans des eaux sous la juridiction de cet Etat.

(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.) <L 1999-01-20/33, art. 68, 002; En vigueur : 22-03-1999>

(Les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ont) le droit de retenir un navire battant pavillon étranger et se trouvant dans un port belge s'il est construit, aménagé ou équipé de façon à constituer un danger de pollution du milieu marin. <L 1999-05-03/30, art. 90, 003; En vigueur : 01-04-1999>

Sauf en cas d'urgence, (les agents chargés du contrôle de la navigation n'exercent) les pouvoirs visés par le présent article qu'après avoir informé des mesures envisagées et des raisons qui le motivent le Consul ou le représentant diplomatique de l'Etat dont le navire bat pavillon ou, en cas d'impossibilité, le représentant diplomatique ou le Gouvernement de l'Etat dont le navire bat pavillon. En cas d'urgence, cette information se fait aussitôt que les mesures ont été prises. <L 1999-05-03/30, art. 90, 003; En vigueur : 01-04-1999>

Art. 21. <L 1999-05-03/30, art. 91, 003; En vigueur : 01-04-1999> Le navire est libéré dès que les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ou l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux constatent que les conditions requises sont remplies.

Art. 22. (abrogé) <L 1999-05-03/30, art. 92, 003; En vigueur : 01-04-1999>

Art. 23. Dans des cas particuliers, (les agents chargés du contrôle de la navigation peuvent) accorder à un navire non muni d'un certificat valable, comme prévu aux articles 7 et 8, une dispense de l'interdiction visée à 12 : <L 1999-05-03/30, art. 93, 003; En vigueur : 01-04-1999>

1° (s'ils constatent) que le navire répond aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat; <L 1999-05-03/30, art. 93, 003; En vigueur : 01-04-1999>

2° si le navire ne répond pas aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat, pour lui permettre de se rendre au port de réparation approprié le plus proche en vue d'y pourvoir au nécessaire.

Art. 24. Le Roi fixe les conditions auxquelles (les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet) peuvent, si des circonstances particulières l'exigent, accorder dispense de l'application d'une ou de plusieurs dispositions des arrêtés pris en exécution de la présente loi et portant sur la construction, l'aménagement (, l'équipement ou le fonctionnement d'un navire). <L 1999-05-03/30, art. 94, 003; En vigueur : 01-04-1999> <L 2006-12-19/44, art. 14, 004; En vigueur : 26-02-2007>

La dispense prévue à l'alinéa 1er peut être assortie de restrictions ou de conditions.

Art. 25. Si le certificat visé à l'article 7 est refusé ou si un navire est retenu en application de l'article 19 ou 20, le (service chargé du contrôle de la navigation ou la police fédérale chargée de la police des eaux) dresse un procès-verbal. Copie de ce procès-verbal est envoyée dans les 24 heures suivant la décision au capitaine ou au propriétaire, à l'affréteur, à l'administrateur ou à l'exploitant du navire. <L 1999-05-03/30, art. 95, 003; En vigueur : 01-04-1999>

(Les infractions aux dispositions de l'article 5 et l'opposition a 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 en est signifiée dans les quinze jours de la constatation de l'infraction au capitaine, skipper ou propriétaire du navire ou, quant il s'agit de ressortissants étrangers, à leurs représentants en Belgique ou à la représentation diplomatique de l'Etat dont ils sont les ressortissants.)) <L 1999-01-20/33, art. 69, 002; En vigueur : 22-03-1999> <L 2006-12-19/44, art. 15, 004; En vigueur : 26-02-2007>

CHAPITRE V. - Procédure de recours.

Art. 26. Dans les quinze jours de la date d'envoi de la copie visée à l'article 25, (alinéa 1er,) un recours peut être introduit contre la décision du (service chargé du contrôle de la navigation ou la police fédérale chargée de la police des eaux). <L 1999-05-03/30, art. 95, 003; En vigueur : 01-04-1999> <L 2006-12-19/44, art. 16, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Les personnes visées à l'article 25 (, alinéa 1er,) peuvent introduire un recours auprès du Ministre, par le dépôt d'une réclamation motivée. <L 2006-12-19/44, art. 16, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Le recours n'est pas suspensif.

Art. 27. Avant de statuer, le Ministre peut requérir l'avis du Conseil d'Enquête maritime créé par la loi du 30 juillet 1926 instituant un Conseil d'Enquete maritime, lequel doit émettre son avis dans les trente jours. En tout cas, le Ministre statue dans les soixante jours de la réception du recours.

L'intéressé ou son conseil sont entendus à leur demande par le Conseil d'Enquête maritime.

La décision du Ministre est notifiée à l'intéressé.

Art. 28. Le Conseil d'Enquête maritime peut, à la demande du Commissaire de l'Etat, examiner les événements survenus à un navire qui ont entraîné ou auraient pu entraîner une pollution de la mer territoriale belge ou (de la zone économique exclusive belge), quel que soit le pavillon de ce navire. <L 2006-12-19/44, art. 17, 004; En vigueur : 26-02-2007>

L'enquête tend à rechercher les causes des événements prévus à l'alinéa 1er et leurs conséquences ainsi qu'à déterminer comment ils pouvaient être prévenus. Le Conseil peut en l'occurrence formuler des recommandations, s'il le juge utile.

Le Commissaire de l'Etat rassemble tous les documents et peut convoquer des témoins à comparaître devant le Conseil.

Les constatations du Conseil d'Enquête maritime sont transmises par le Commissaire de l'Etat au Directeur général de l'Administration des Affaires maritimes et de la Navigation.

S'il s'agit d'un navire battant pavillon étranger, ces constatations sont transmises par la voie diplomatique aux autorités maritimes du pays dont le navire bat pavillon.

CHAPITRE VI. - Dispositions pénales.

Art. 29.<L 1999-01-20/33, art. 70, 002; En vigueur : 22-03-1999> [1 Est puni d'une amende de cinq cent mille EUR à un million EUR le propriétaire, l'affréteur, 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 ainsi que, sous réserve des alinéas 4, 5 et 6, toute autre personne qui enfreint l'article 5 ou ses arrêtés d'exécution. Si le navire est un bateau de plaisance ou un bateau de pêche, l'amende sera de dix mille EUR à vingt-cinq mille EUR.][1

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 (EUR) à vingt-cinq mille (EUR) 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. <L 2006-12-19/44, art. 18, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Est puni d'une amende de trois mille (EUR) à vingt cinq mille (EUR) 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. <L 2006-12-19/44, art. 18, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Sont punis d'une amende de deux mille (EUR) à dix mille (EUR) les officiers [1 ou autres membres d'équipage][1 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. <L 2006-12-19/44, art. 18, 004; En vigueur : 26-02-2007>

(1)<L 2011-03-13/05, art. 5, 005; En vigueur : 03-04-2011>

Art. 29bis. <L 2006-12-19/44, art. 19, 004; En vigueur : 26-02-2007; l'ancienne forme de l'art. 29bis est devenue art. 29ter> § 1er. Dans les cas suivants, les personnes visées dans l'article 29 sont punis en plus d'un emprisonnement de un mois à cinq ans :

1° l'infraction a causé des dommages significatifs et étendus à la qualité des eaux, à des espèces animales ou végétales ou à des parties de celles-ci;

2° l'infraction a été commise dans le cadre d'une organisation criminelle définie par l'article 324bis du Code pénal.

En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la condamnation, l'emprisonnement susmentionné peut être porté au double du maximum.

La peine sera celle de la réclusion de cinq ans à dix ans lorsque l'infraction a causé la mort d'une personne.

§ 2. Le présent article s'applique sans préjudice du droit international, notamment l'article 230 de la convention des Nations unies de 1982 sur le droit de la mer.

Art. 29ter. <Inséré par L 2006-12-19/44, art. 19; En vigueur : 26-02-2007; reprend le contenu de l'ancien 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. 30. <L 1999-01-20/33, art. 72, 002; En vigueur : 22-03-1999> 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 (29ter) est tenu de verser directement vingt pour-cent du montant de l'amende prononcée ou de la transaction au Fonds environnement. <L 2006-12-19/44, art. 20, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Art. 31. <L 1999-01-20/33, art. 73, 002; En vigueur : 22-03-1999> Lorsqu'il existe des présomptions sérieuses d'infraction aux articles 5, 10, 11, 12,14 et 15, (les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet ou l'autorité de la police fédérale chargée de la police des eaux peuvent) 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. <L 1999-05-03/30, art. 96, 003; En vigueur : 01-04-1999>

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. 32. Sont chargés de rechercher et de constater les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution :

1° (...) les agents de la police maritime; <L 2006-12-19/44, art. 21, 004; En vigueur : 26-02-2007>

2° (les agents chargés du contrôle de la navigation désignés à cet effet;) <L 2006-12-19/44, art. 21, 004; En vigueur : 26-02-2007>

3° les capitaines de ports.

(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.) <L 1999-01-20/33, art. 74, 1°, 002; En vigueur : 22-03-1999>

(4° Les agents du directeur général Environnement du service public fédéral Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement.) <L 2006-12-19/44, art. 21, 004; En vigueur : 26-02-2007>

((Les fonctionnaires et agents visés à l'alinéa 2, 2° et 4°), 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.) <L 1999-01-20/33, art. 74, 2°, 002; En vigueur : 22-03-1999> <L 2006-12-19/44, art. 21, 004; En vigueur : 26-02-2007>

(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.) <L 1999-01-20/33, art. 74, 3°, 002; En vigueur : 22-03-1999>

Art. 33. <L 2006-12-19/44, art. 22, 004; En vigueur : 26-02-2007> Sans préjudice de l'application des dispositions du Livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII et les articles 41bis et 85, la personne physique identifiée, par dérogation à l'article 5, deuxième alinéa, du Code pénal, peut être condamnée, en même temps que la personne morale responsable, pour les infractions à la présente loi et ses arrêtés d'exécution.

Art. 34. <L 2006-12-19/44, art. 23, 004; En vigueur : 26-02-2007> Pourra être poursuivie en Belgique, dans la mesure où le droit international l'autorise, toute personne qui commet une infraction aux dispositions de la présente loi ou aux arrêtés d'exécution pris en vertu de celle-ci, lorsque l'infraction est commise :

a) en tout ou en partie sur le territoire belge;

b) à l'intérieur de la zone économique exclusive belge;

c) à bord d'un navire battant pavillon belge;

d) par un Belge si l'infraction est punissable pénalement là où elle a été commise ou si le lieu où elle a été commise ne relève d'aucune juridiction;

e) pour le compte d'une personne morale dont le siège social est situé sur le territoire belge;

f) hors du territoire belge, mais qu'elle a entraîné ou risque d'entraîner des dommages sur le territoire belge ou dans la zone économique exclusive belge et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore belge;

g) en haute mer, et que le navire se trouve volontairement dans un port ou à un terminal offshore belge.

h) 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.

Art. 35. (Pour les navires battant pavillon belge, le tribunal compétent est celui de l'arrondissement où se situe le port d'attache du navire.) <L 2007-02-06/34, art. 2, 004; En vigueur : 26-02-2007>

Pour des navires battant pavillon étranger, le tribunal compétent est celui dans le ressort duquel se situe le port d'escale ou de départ dans le Royaume.

Pour les navires battant pavillon étranger et naviguant dans la mer territoriale ou (dans la zone économique exclusive), sans faire escale dans un port belge, le tribunal compétent est celui de Bruges. <L 2007-02-06/34, art. 2, 004; En vigueur : 26-02-2007>

CHAPITRE VII. - Modification de la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires. Création du fonds budgétaire "Environnement".

Art. 36. Au tableau annexé à la loi du 27 décembre 1990 créant des Fonds budgétaires, la rubrique "25. Santé publique et Environnement" est complétée par les dispositions suivantes :

Dénomination du fonds budgétaire organique.

25-4 Fonds Environnement.

Nature des recettes attribuées.

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.

Nature des dépenses autorisées.

Les frais de personnel, d'administration, de fonctionnement, d'études et d'investissement ainsi que les frais de toute nature, notamment les frais d'intervention afférents au contrôle et à la surveillance du respect des dispositions de l'article 5 de la loi du 6 avril 1995 relative à la prévention de pollution de la mer par les navires et de ses arrêtés d'exécution, ainsi qu'à toute action ayant pour but de limiter les atteintes à l'environnement.

CHAPITRE VIII. - Dispositions finales.

Art. 37. Le Roi peut autoriser des organismes ou des personnes à effectuer certaines activités désignées par Lui au profit du service de l'inspection maritime.

Art. 38. Le Roi peut, aux conditions à fixer par Lui, accorder effet aux modifications des Annexes à la Convention qui sont entrées en vigueur pour les Etats Parties à la Convention selon la procédure prévue à l'article 16 de ladite Convention.

Art. 39. La loi du 4 juillet 1962 sur la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, modifiée par la loi du 19 mars 1973, est abrogée.

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

Donné à Châteauneuf-de-Grasse, le 6 avril 1995.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Communications et des Entreprises publiques,

E. DI RUPO

Le Ministre de la Justice,

M. WATHELET

Le Ministre de l'Environnement,

J. SANTKIN

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,

M. WATHELET