

ORGANISATION NATIONALE - BELGIQUE

9. INFORMATIONS SUR LES STRATEGIES, LA LEGISLATION, L'ORGANISATION, LES NAVIRES, LES AERONEFS ET LES EQUIPEMENTS NATIONAUX

9.1. INTRODUCTION

La côte belge est adjacente au pas de Calais, l'une des voies de navigation les plus fréquentées du monde. Deux grands couloirs de navigation traversent l'étroite zone maritime belge (Noordhinder TSS et Westhinder TSS). Il y a, de surcroît, un trafic considérable dans la mer territoriale belge à destination et en provenance des ports d'Anvers, Zeebruges et Ostende. Le trafic intense dans les étroits couloirs de navigation crée un risque sérieux de pollution, principalement à cause d'éventuelles collisions.

9.1.1. Exigences de base pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures et de substances dangereuses

L'état de préparation pour réagir aux incidents de pollution marine repose sur les aspects suivants :

- Aptitude à évaluer les incidents (reconnaissance aérienne, surveillance/suivi maritime, modélisation),
- Aptitude à contrôler l'intervention (unité de contrôle/commande, planification des interventions),
- Disponibilité d'un stock minimum de ressources d'intervention publiques permettant une entrée rapide en action,
- Recours aux ressources extérieures (privées et autres) pour une intervention spécialisée.

9.1.2. Description générale de l'organisation et de la législation nationales

C'est le ministre fédéral chargé des affaires liées à l'environnement marin qui est responsable de la mise au point de politiques environnementales marines au niveau national. Par l'intermédiaire de la Direction générale de l'environnement (service public fédéral chargé de la santé, de la sécurité de la chaîne alimentaire et de l'environnement) assistée par l'Unité de Gestion du Modèle mathématique de la mer du Nord (UGMM, Institut Royal des Sciences Naturelles de Belgique), le ministre coordonne la mise en œuvre des différents accords internationaux.

La responsabilité nationale pour la gestion des incidents de pollution marine dans la zone belge de responsabilité en mer du Nord est une compétence fédérale relevant, principalement, du Ministre fédéral en charge des affaires liées à l'environnement marin. En cas de catastrophe, notamment de grave incident de pollution, le plan d'intervention national en mer du Nord (« *Plan général d'urgence et d'intervention mer du Nord (PGUI mer du Nord)* ») est déclenché. La gestion de l'intervention face à un tel événement est ensuite placée sous la coordination d'un Poste de commandement opérationnel (niveau opérationnel) et du gouverneur de la province de la Flandre occidentale (niveau gestion) (voir 9.2).

Au niveau opérationnel, la Direction générale de l'environnement est propriétaire du stock belge d'équipement de lutte contre la pollution et responsable de son déploiement. Elle est assistée de l'Unité de gestion du Modèle mathématique de la mer du Nord (UGMM - évaluation scientifique), de la Protection civile (personnel d'intervention qualifié et logistique), de la Marine nationale (communication, personnel d'intervention qualifié et assistance en mer) et de la région flamande (communication et assistance en mer). Quand le « PGUI mer du Nord » est lancé, la Marine nationale est chargée de la coordination générale des opérations d'intervention en mer (voir 9.2.1.1.).

En cas de pollution majeure menaçant ou touchant le littoral belge, la Protection civile intervient pour le déploiement des équipements de protection et de nettoyage du littoral. En cas de pollution mineure, les autorités municipales détentrices des concessions de plages sont responsables de la protection et du nettoyage des côtes. La lutte contre les pollutions mineures dans les ports relève de la responsabilité des autorités portuaires.

Selon la loi fédérale belge sur la protection de l'environnement marin (20 janvier 1999), les activités d'enrayement de la pollution en haute mer doivent être fondées, en première option, sur le confinement et la récupération mécanique des hydrocarbures. La dispersion chimique est une deuxième option d'intervention.

L'utilisation de dispersants en mer est soumise à l'autorisation de l'autorité fédérale (MUMM) désignée par le ministre chargé de la protection de l'environnement marin. La Belgique n'a pas élaboré de procédure particulière d'essai et d'agrément des dispersants. Seuls des dispersants ayant fait l'objet d'une acceptation élargie dans les pays signataires de l'Accord de Bonn peuvent être envisagés pour une utilisation en mer.

9.1.3. Point de contact national pour l'Accord de Bonn

Le Carrefour de l'Information Maritime (MIK) du poste de commandement de la Marine nationale (COMOPSNAV, ministère de la Défense) à Zeebruges est le point de contact national belge pour l'Accord de Bonn. Les messages internationaux issus des Parties contractantes à l'Accord de Bonn (POLREP) reçus par le MIK sont transmis au Centre Maritime de Sauvetage et de Coordination des opérations en mer, situé à Ostende (MRCC Ostende - Région flamande) et à d'autres partenaires concernés au niveau de la Garde côtière belge. En cas d'incident de pollution grave dans la zone belge de la mer du Nord, le MRCC active les procédures d'alerte nationales prévues dans le « PGUI mer du Nord » (voir 9.2.1).

Le MIK est également le point national de centralisation des rapports issus de la surveillance aérienne en vol.

9.2. RESPONSABILITES, ORGANISATION ET RESSOURCES

9.2.1. Organisation nationale et missions : « PGUI mer du Nord »

En cas d'incident majeur de pollution en mer, la structure générale des opérations d'intervention et de lutte contre la pollution est indiquée dans le plan national d'intervention pour la zone belge de la mer du Nord (« Plan général d'urgence et d'intervention en mer du Nord » (PGUI mer du Nord)) et est indépendante du type d'incident ou de menace. Le « PGUI mer du Nord » définit l'organisation d'une structure d'intervention globale, pluridisciplinaire, face aux diverses situations d'urgence et aux divers incidents qui peuvent survenir en mer et nécessitent une coordination ou une gestion de la part des autorités belges, telles que les urgences maritimes, les opérations de recherche et de sauvetage et les évacuations pour des raisons médicales, la pollution marine (par des hydrocarbures ou d'autres substances nocives), des incidents survenant dans des parcs d'éoliennes, etc. Le **gouverneur de la province de la Flandre occidentale** fait fonction de coordinateur du « PGUI mer du Nord ».

Comme il est stipulé dans le « PGUI mer du Nord », les situations d'urgence en mer sont gérées au moyen d'une structure constituée de deux organismes de coordination (voir [Figure 1](#)) :

- Le Poste de commandement opérationnel **ou PC-OPS**, qui assure la coordination **opérationnelle**, et est placé sous la direction opérationnelle d'un Directeur du PC-OPS, le Dir-PC-OPS (voir 3.2.) ;
- Le **Comité de coordination**, qui assure la coordination de la **gestion**, et qui est lui-même coordonné par le gouverneur de la province de la Flandre occidentale.

La plupart des situations d'urgence en mer déclencheront l'activation d'une coordination de la gestion au niveau provincial, sous la coordination du gouverneur de la province de la Flandre occidentale. Toutefois, dans certains cas, une coordination de la gestion sera activée au niveau fédéral, par exemple sur demande spécifique du gouverneur, ou en cas d'urgence pour des raisons de sûreté.

Le déclenchement de la coordination opérationnelle (PC-OPS) n'aboutit pas automatiquement au déclenchement de la coordination de la gestion (Comité de coordination). La coordination opérationnelle et la coordination de la gestion peuvent cependant se dérouler simultanément, le PC-OPS restant alors actif et exécutant les missions assignées par le Comité de coordination (provincial ou fédéral).

En plus des deux organismes de coordination, le « PGUI mer du Nord » se présente aussi sous la forme d'un plan **pluridisciplinaire** pour la mer, qui cadre avec la structure générale des plans d'urgence en Belgique. Chacune des 5 disciplines (voir [Fig. 1](#)) est un ensemble fonctionnel de missions d'intervention qui sont exécutées par différents services d'intervention, sous la conduite opérationnelle d'un « directeur » de discipline. Un « Plan d'intervention monodisciplinaire » a donc aussi été préparé pour chacune de ces disciplines.

Les 5 disciplines sont les suivantes :

- Discipline 1 (D1) : couvre les **Opérations d'assistance en mer**. Les missions et obligations relatives à ces opérations d'assistance couvrent, plus précisément, les interventions liées aux opérations de recherche et de sauvetage, à la sécurité et à l'environnement (intervention en cas de pollution). Le « Directeur des Opérations d'assistance » assure la conduite opérationnelle de cette discipline. En fonction du type d'intervention (sécurité/opérations de recherche et de sauvetage ou intervention en cas de pollution), cette fonction sera remplie par un représentant de la Division Assistance à la navigation ou par un représentant du ministère de la Défense. Dans la plupart des cas, toutefois, en raison du caractère global des aspects liés à la sécurité maritime, la coordination des opérations d'assistance sera assurée par la Division Assistance à la navigation, le ministère de la Défense n'assurant la conduite de D1 que pour les opérations essentiellement sous forme d'intervention face à une pollution. En cas d'incident majeur de pollution marine accidentelle, on pourra décider de créer une **Cellule spécifique d'évaluation et de planification** au sein de cette D1.
- Discipline 2 (D2) : couvre les **interventions médicales** urgentes, les mesures nécessaires pour protéger la santé publique et l'assistance psychosociale aux victimes.
- Discipline 3 (D3) : couvre les **interventions de la police** en mer.
- Discipline 4 (D4) : comprend l'organisation du **soutien logistique** et l'activation des moyens logistiques.
- Discipline 5 (D5) : concerne la **communication** d'informations et de directives à la population et aux médias dans une situation d'urgence. Cette mission est remplie dans le cadre des activités de gestion, par les services du gouverneur.

9.2.1.1. PC-OPs – Coordination opérationnelle

La coordination opérationnelle du « PGUI mer du Nord » peut être proclamée pour un incident nécessitant une approche coordonnée pluridisciplinaire, sans décisions de gestion importantes. Le Directeur du Poste de commandement, ou **Dir-PCOPS**, proclamera la coordination opérationnelle et en informera le gouverneur. En cas d'incident de *sécurité*, la fonction de Dir-PCOPS sera normalement remplie par le **Directeur nautique de la MDK**, à moins que le gouverneur – selon la situation – ne nomme le directeur d'une autre discipline comme Dir-PCOPS. En cas d'incident de *sûreté*, le Dir-PCOPS viendra de la discipline « Police » (D3). Dès que le Dir-PCOPS aura proclamé la phase opérationnelle, un PC-OPS sera mis en place au **MRCC Ostende**. Le PC-OPS se composera du

Dir-PCOPS et des directeurs des disciplines mises à contribution et, en fonction de l'incident (par exemple opérations de recherche et de sauvetage, sécurité maritime ou intervention en cas de pollution), le Dir-PCOPS peut faire appel aux experts de divers services. Parmi les missions du **PC-OPS** figurent :

- La coordination pluridisciplinaire des interventions ;
- L'évaluation initiale de la situation ;
- En cas de pollution marine : fixer les premières priorités et définir la stratégie d'intervention ;
- La prise de mesures de protection du personnel d'intervention et du public ;
- L'obligation d'informer le gouverneur d'un incident et de présenter des comptes rendus de la situation;
- En prévision de l'établissement d'un Comité de coordination : coordonner la gestion et s'assurer que le MRCC déclenche les alertes nécessaires.

En mer, le **Commandant sur place, ou OSC, (On-Scene Commander)** du ministère de la Défense (Marine nationale) assure la coordination pluridisciplinaire des opérations (voir [Fig. 1](#)). Il agit donc sous le contrôle opérationnel et sous les ordres du Dir-PCOPS. L'OSC est responsable, entre autres, de l'exécution des opérations, pour laquelle il est épaulé par des experts techniques, il organise la coordination et la communication en mer et supervise l'exécution d'instructions données par le Dir-PCOPS (pour ces missions, l'OSC peut être épaulé par un « Coordinateur sur place RS » et par un « Coordinateur sur place ENV », pour la coordination spécifiquement des opérations de recherche et de sauvetage et des opérations d'intervention en cas de pollution, respectivement), et remplit la fonction de Commandant suprême sur place (SOSC) en cas de pollution marine nécessitant une intervention multinationale dans les zones marines belges.

9.2.1.2. Comité de coordination - Coordination de la gestion au niveau provincial

Le **gouverneur de la province de la Flandre occidentale** ou son représentant autorisé active la coordination de la gestion au niveau provincial. Ce niveau de coordination de la gestion peut être activé, par exemple, quand les moyens à déployer dépassent les ressources disponibles, en cas d'apparition soudaine d'une menace ou de menace imminente risquant de produire un impact majeur, ou en cas d'incident à caractère transfrontalier. Dès que la décision de déclencher la coordination de la gestion au niveau provincial a été prise, le **Comité de coordination** provincial (voir [Fig. 1](#)) est convoqué. Durant cette phase, au cours de laquelle deux organismes de coordination entrent en jeu, le PC-OPS reste actif et exécute les ordres donnés par le Comité de coordination.

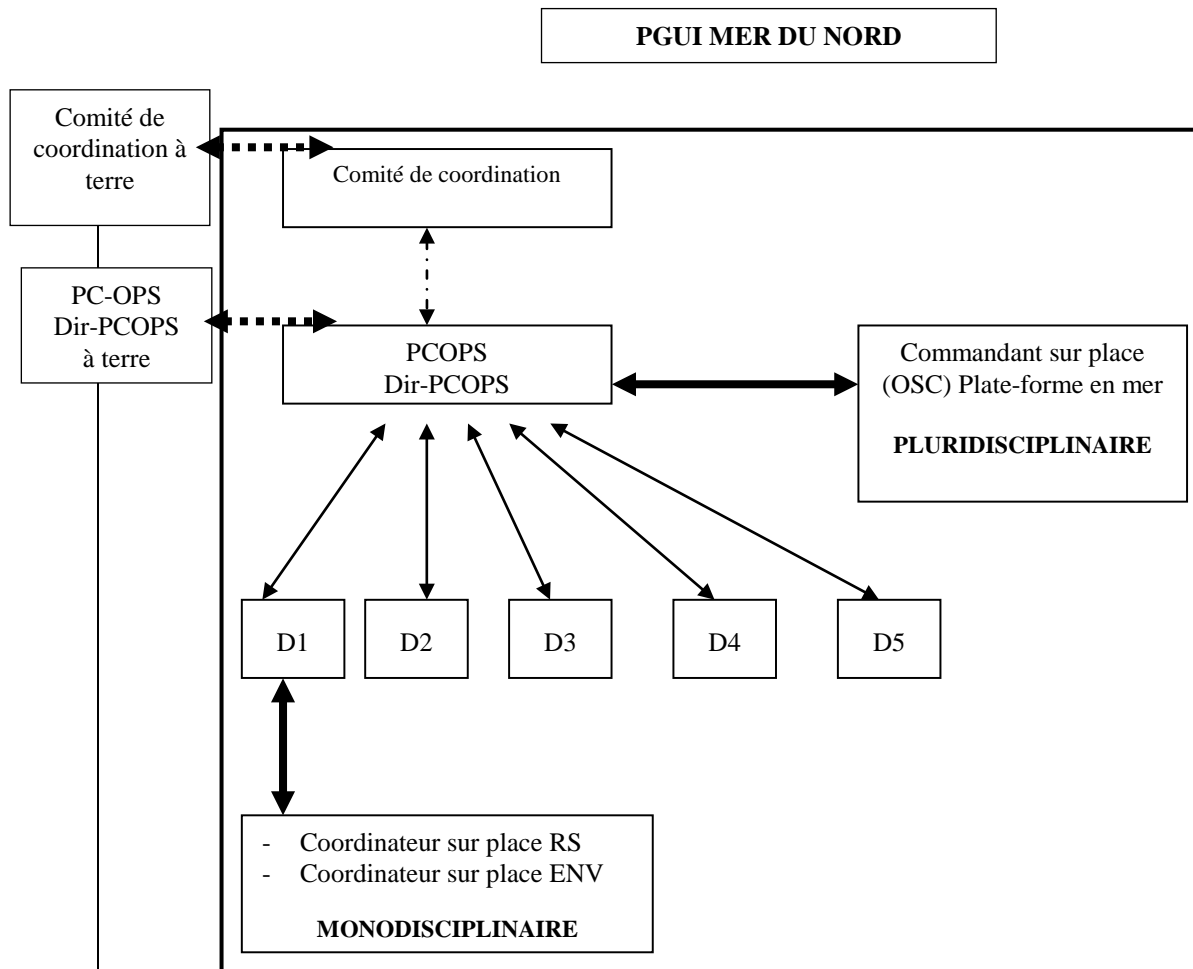
Le Comité de coordination est constitué de représentants des disciplines du « PGUI mer du Nord » mises à contribution et peut être complété par des experts nationaux, en particulier des représentants de services gouvernementaux compétents. Des sociétés de renflouage peuvent être invitées à se joindre au Comité de coordination en tant qu'experts externes. Si nécessaire, le Dir-PCOPS ou son suppléant sera présent au Comité de coordination pour aider le gouverneur à prendre ses décisions.

Le Comité de coordination provincial a la responsabilité globale de la coordination et de la gestion d'une crise et des interventions. Le comité, entre autres, élabore un plan d'action général et une stratégie, et décide du niveau de gestion de la crise. Il prend des décisions financières et tient compte des aspects socio-économiques. Il fournit aussi des informations et fait fonction de point de contact. En plus du Comité de coordination provincial, une **Cellule financière et une Cellule juridique** peuvent être mises en place. Quand elle est activée, la Cellule financière participe au règlement financier de l'incident ; à cette fin, le Comité de coordination peut aussi décider de mettre en place une Cellule financière opérationnelle au sein du PC-OPS.

9.2.1.3. Coordination de la gestion au niveau fédéral

D'une manière générale, le « PGUI mer du Nord » sera géré essentiellement au niveau du gouverneur, les autorités fédérales offrant leur assistance au gouverneur. Ce n'est que dans des cas très exceptionnels, par exemple des incidents dans le domaine de la sûreté (par exemple en cas de terrorisme, ou d'incident nucléaire), qu'un niveau fédéral sera activé par le ministre de l'Intérieur. Dans cette éventualité, le gouverneur jouera encore son rôle de coordinateur, mais les décisions seront prises au niveau fédéral (Comité de coordination fédéral, présidé par le ministre de l'Intérieur et recevant un soutien de diverses cellules de crise fédérales).

Figure 1 : Structure organisationnelle globale définie dans le « PGUI mer du Nord »



9.2.1.4. Organisation en cas de situations d'urgence de caractère international

En cas d'urgence environnementale en mer de caractère international, impliquant une pollution transfrontalière et/ou des opérations d'intervention multinationales, le Plan stipule que les accords opérationnels tels que déterminés dans le cadre de l'Accord de Bonn s'appliqueront – par exemple en ce qui concerne l'assistance, le contrôle opérationnel et la commande tactique en cas d'opérations communes, ou l'échange et la fonction des officiers de liaison.

9.2.1.5. Aspects de la communication

Le « PGUI mer du Nord » décrit en outre les divers aspects de la communication en cas d'activation. Le MRCC Ostende y joue un rôle central, en assurant l'alerte et la mise à contribution de tous les services et de toutes les autorités concernés, et en mettant un terme aux opérations ; en outre, en tant que « Station côtière » belge, le MRCC doit toujours être informé immédiatement

d'un incident, par exemple par un navire, un témoin, ou le MIK (par exemple en cas de POLREPs issus de l'étranger).

Différentes phases ont été définies dans le « PGUI mer du Nord » (voir [Figure 2](#)). En fonction du type et de la gravité de l'incident, la proclamation des situations d'urgence en mer peut être monodisciplinaire ou pluridisciplinaire. L'action pluridisciplinaire peut être proclamée au niveau de la coordination opérationnelle, au niveau de la coordination provinciale de la gestion (phase de pré-alerte et phase d'alerte¹) ou au niveau de la coordination fédérale de la gestion. Le Comité de coordination qui est actif quand la situation d'urgence prend fin assure la désactivation du PGUI mer du Nord et garantit le passage à la phase de suivi.

Figure 2 : Schéma d'élargissement du PGUI en mer du Nord.

INCIDENTS MONODISCIPLINAIRES	INCIDENTS PLURIDISCIPLINAIRES	P R É I A L E R T E	CATASTROPHES PLURIDISCIPLINAIRES
<i>Niveau de coordination :</i> MRCC	PC-OPS (coordination opérationnelle sans coordination de la gestion)		PC-OPS + COMITÉ DE COORDINATION
<i>Notification via le MRCC :</i> MATRICE DE NOTIFICATION GARDE CÔTIÈRE ou demande de conseils verbaux ou écrits via les procédures MiniMAS ²	NOTIFICATION conformément aux tableaux et formulaires figurant dans les annexes PGUI mer du Nord		NOTIFICATION conformément aux tableaux et formulaires figurant dans les annexes PGUI mer du Nord

En ce qui concerne la **notification de pays étrangers et la communication avec des pays étrangers**, et aussi en ce qui concerne les **demandes d'assistance à l'échelle internationale**, on se réfère à une série d'accords et de canaux internationaux tels que – dans le cas de la pollution marine – l'Accord de Bonn (couvrant entre autres la zone de responsabilité commune et les procédures POLREP), SafeSeaNet, les demandes d'aide à l'échelle européenne par l'intermédiaire du Centre européen de surveillance et d'information (MIC) et du Système commun de communication et d'information d'urgence (CECIS) (par exemple aussi pour déclencher un déploiement des navires d'intervention en cas de pollution de l'AESM), et à divers autres accords bilatéraux.

9.2.1.6. Système national concernant les « Lieux de refuge »

La Belgique a récemment élargi son plan national d'intervention pour la mer du Nord, en y faisant figurer une section spécialement consacrée aux lieux de refuge, contenant des plans pour l'accueil de navires ayant besoin d'assistance. Ces plans ont été rédigés pour la mise en application de l'article 20 de la Directive européenne 2009/17/EC relative au suivi du trafic des navires, et tiennent également compte des lignes directrices internationales sur les lieux de refuge (essentiellement Rés. A.949(23)) de l'OMI.

¹ La phase de pré-alerte correspondant à une phase de veille de la coordination de la gestion au stade initial d'un incident ; la phase d'alerte entraînant immédiatement le déclenchement de la coordination provinciale de la gestion avec l'établissement du Comité de coordination.

² MiniMAS signifie les procédures nationales du Service d'assistance maritime en cas d'incident mineur.

En présence de situations dans lesquelles des navires ont besoin d'assistance, telles que celles auxquelles il est fait référence dans la Directive européenne 2009/17/EC relative au suivi du trafic des navires, le **gouverneur de la province de la Flandre occidentale** fait fonction d'**autorité compétente** pour l'accueil des navires ayant besoin d'assistance. En présence des situations prévues dans la Directive, les partenaires au niveau de la Garde côtière belge délégueront temporairement leurs compétences au gouverneur, en lui permettant ainsi de prendre des décisions et mesures (d'urgence) concernant les navires qui ont besoin d'assistance. Cette fonction d'« autorité compétente » du gouverneur, ainsi que le rôle clé du MRCC Ostende (qui fait fonction d'« autorité compétente » avant l'activation du PGUI mer du Nord) et l'assistance apportée par d'autres partenaires au niveau de la Garde côtière à cet égard, sont définis en détail dans les plans opérationnels spécifiques concernant l'accueil des navires ayant besoin d'assistance.

9.2.2. Exécution des mesures d'intervention

En cas d'incident de pollution marine accidentelle, les autorités nationales qui seront mises à contribution et représentées dans la structure de gestion d'urgence à deux niveaux du PGUI mer du Nord (voir 9.2.1.) sont, entre autres, la Direction générale de l'environnement, la Marine nationale, l'UGMM, la Protection civile, et des services de la Région flamande.

La Direction générale de l'environnement déclenche l'intervention face à la pollution en haute mer, lorsque cela est nécessaire. La Marine nationale et la Région flamande fournissent l'assistance en mer pour le déploiement des équipements de lutte contre la pollution en mer. Les autres formes d'assistance sont assurées par la Police maritime fédérale, l'Inspection maritime (contrôle des ports assuré par l'État) et le MRCC. L'UGMM prend en charge, pour sa part, la reconnaissance aérienne dédiée pour pouvoir juger de la situation et donner des orientations.

9.2.3. Stratégie de lutte contre la pollution en mer

Pour les déversements d'hydrocarbures, la première option d'intervention, selon la loi nationale (loi du 20 janvier 1999 sur la protection de l'environnement marin dans les zones maritimes sous juridiction belge) est le confinement et la récupération mécanique. L'utilisation de dispersants ou d'autres produits chimiques est une deuxième option d'intervention prévue dans cette loi. Leur utilisation ne peut être autorisée que par l'UGMM (en sa qualité d'autorité compétente désignée par le ministre fédéral de l'Environnement) quand une évaluation des circonstances indique que le traitement chimique entraînera une réduction globale des effets négatifs anticipés de la pollution sur l'environnement marin, par rapport aux processus naturels ou aux autres méthodes de lutte (cf. analyse du bénéfice net pour l'environnement - NEBA).

Pour les petits déversements, sans activation du PGUI mer du Nord (action monodisciplinaire), la Direction générale de l'environnement procède à l'opération de lutte contre la pollution en haute mer, en collaboration avec la Marine nationale et la Région flamande.

Pour les gros déversements, avec activation du PGUI mer du Nord (action pluridisciplinaire) :

- Les opérations de lutte contre la pollution ont lieu dans le cadre du PGUI mer du Nord et sont placées sous la direction du Dir-PC-OPS (niveau opérationnel) et du gouverneur de la province (niveau gestion).
- La stratégie d'intervention face à la pollution est décidée par le Comité de coordination et/ou le Dir-PCOPS, et elle repose sur une évaluation des caractéristiques et du comportement des hydrocarbures, de l'impact environnemental éventuel de la technique d'intervention et, pour ce qui concerne l'utilisation de dispersants, fait suite à la délivrance de l'autorisation nécessaire.
- La Marine nationale coordonne les opérations d'intervention face à la pollution sur les lieux (par l'intermédiaire du Commandant sur place (OSC) et du Coordinateur sur place ENV).

- Les opérations de lutte en mer sont effectuées à l'aide des équipements de lutte contre la pollution de la Direction générale de l'environnement (barrières de confinement, récupérateurs, cuves de stockage flottantes, systèmes de pulvérisation de dispersant, pompes, etc.).

9.2.4. Stratégie de lutte contre la pollution sur le littoral

Pour les petits déversements sur le littoral, sans activation du PGUI mer du Nord :

- Les municipalités du littoral traitent les pollutions mineures sur leur littoral. (La Protection civile intervient également sur demande des municipalités si le type et l'étendue de la pollution nécessitent l'utilisation d'équipements spécialisés pour la protection ou le nettoyage du littoral).
- Les autorités portuaires sont chargées des opérations de nettoyage de leurs voies navigables et des bassins portuaires. (Elles peuvent également demander l'assistance de la Protection civile et le déploiement d'équipements de lutte contre la pollution de la Direction générale de l'environnement).
- La Région flamande a un intérêt à maintenir les accès aux ports ouverts.

En cas de pollution grave, avec activation du PGUI mer du Nord et du plan d'urgence et d'intervention de la province de la Flandre occidentale :

- La coordination des opérations d'intervention est assurée dans le cadre du PGUI mer du Nord et, en cas d'activation, des plans d'urgence et d'intervention de la province de la Flandre occidentale, avec mise à contribution entre autres des unités de la Protection civile pour le nettoyage du littoral et une interaction fluide entre le travail en mer et le travail à terre pour la gestion de l'incident (voir Fig. 1).

9.2.5. Ressources de lutte contre la pollution par les hydrocarbures et les produits chimiques

Les opérations de lutte contre la pollution sont réalisées par les équipements de lutte contre la pollution de la Direction générale de l'environnement. Des équipements très divers sont disponibles (barrières de confinement, récupérateurs, cuves de stockage, unités de pulvérisation de dispersant, pompes, tenues de protection, etc.), permettant de faire face à des déversements allant jusqu'à 1 000 m³ d'hydrocarbures. Au delà de cette limite, l'assistance de ressources complémentaires en provenance des pays voisins et/ou de l'AESM (navires en attente pour les interventions en cas de pollution par les hydrocarbures) est nécessaire.

Plusieurs types de systèmes complémentaires de récupération des hydrocarbures, capables de traiter des hydrocarbures de viscosités faibles à très élevées, sont disponibles pour différentes situations opérationnelles typiques : la *haute mer*, les *eaux littorales peu profondes* et le *littoral*.

Ces équipements sont conçus pour une première intervention rapide. Comme son littoral est peu étendu, la Belgique dispose en fait de peu de personnel d'intervention spécialisé et de stocks d'équipements limités. Lorsque le pollueur est identifié, les autorités peuvent donc préférer - dans la mesure du possible - que celui-ci mette en œuvre des ressources privées de lutte contre la pollution, à ses propres frais. Le pollueur déploie alors ces ressources en accord avec les autorités et sous leur contrôle.

Le stock belge d'équipements est situé dans un emplacement central proche de la côte belge et maintenu, en permanence, en état pour être prêt pour une intervention rapide. Le déploiement en mer repose sur l'utilisation de « bâtiments disponibles » et est assuré par les bâtiments de la Marine nationale (remorqueurs et dragueurs de mines) et les bâtiments de la Région flamande sous contrat avec la Direction générale de l'environnement (remorqueur, navire hydrographique). Les hélicoptères de l'Armée de l'air (modèles Sea King et Alouette III) sont également disponibles.

Un aéronef équipé pour la télédétection et placé sous le commandement de l'UGMM est disponible pour la reconnaissance des événements de pollution marine.

Les stocks de dispersants pour les hydrocarbures sont gérés par la Direction générale de l'environnement et la Protection civile. La Protection civile possède également des équipements spécialisés et du personnel qualifié pour l'intervention sur des déversements accidentels impliquant des substances dangereuses ou nocives.

L'UGMM a développé des modèles mathématiques 3D pour la prévision de la dérive et du sort d'un déversement d'hydrocarbures, aussi bien en surface que sous la surface, en mer du Nord et dans la Manche. OSERIT, l'outil de modélisation en 3D de la dérive et du sort des hydrocarbures, peut aussi être utilisé à l'appui du processus d'évaluation et de prise des décisions dans le cadre d'une analyse NEBA³.

9.2.6. Permis et surveillance

9.2.6.1. Permis

Les mesures de lutte susceptibles d'avoir des effets complexes ou des effets préjudiciables sur le milieu marin, telles que le recours aux dispersants, le brûlage des hydrocarbures ou l'épandage de substances dangereuses, doivent être approuvées au préalable par l'UGMM.

9.2.6.2. Surveillance et évaluation de l'impact de la pollution marine

L'UGMM coordonne la surveillance de l'environnement et les activités d'évaluation des risques (contrôles aériens, suivi scientifique de la pollution en mer par des navires océanographiques, évaluation du sort des hydrocarbures à l'aide de modèles mathématiques, évaluation du risque environnemental, et appréciation des dégâts environnementaux).

Quand le PGUI mer du Nord est déclenché, des représentants de l'UGMM participent au poste de commandement en qualité de conseillers scientifiques pour les questions d'environnement.

9.2.7. Politique de formation du personnel

Les membres du personnel de la Protection civile, de la Marine nationale, des autorités régionales flamandes et de la Direction générale de l'environnement intervenant dans le déploiement des équipements de lutte contre la pollution reçoivent une formation spécifique (théorique et pratique). Des exercices de déploiement sont organisés régulièrement. En outre, la Marine nationale forme ses officiers à agir en qualité de Commandant sur place (OSC) en mer, lors de l'activation du PGUI mer du Nord.

9.2.8. Politique de recherche et développement

L'UGMM conduit la plupart des activités de recherche dans le domaine de la pollution marine en Belgique (études de sensibilité et d'impact écologiques, modélisation, évaluation scientifique et surveillance). L'UGMM est assisté par la Marine belge pour l'exploitation du navire de recherche océanographique d'État, nommé le BELGICA.

Il n'existe actuellement aucun plan spécifique de recherche et développement dans le domaine des techniques et systèmes de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en Belgique. Cependant, la Direction générale de l'environnement, en collaboration étroite avec les fabricants d'équipements de lutte contre la pollution par les hydrocarbures dont elle a fait l'acquisition, travaille constamment à l'amélioration de la conception et de l'optimisation des performances de ses équipements d'intervention face à la pollution.

³ Analyse du bénéfice net pour l'environnement (Net Environmental Benefit Analysis)