

Sur la proposition du Ministre communautaire de l'Aide sociale et de la Famille et du Ministre communautaire de la Santé publique et des Affaires bruxelloises;

Après délibération,

Arrête :

Article unique. A l'article 16 de l'arrêté de l'Exécutif flamand du 21 décembre 1990 portant coordination et soutien des soins à domicile, la date « 1^{er} janvier 1992 » est remplacé par « 30 juin 1992 ».

Bruxelles, le 10 décembre 1991.

Le Président de l'Exécutif flamand,

G. GEENS

Le Ministre communautaire de l'Aide sociale et de la Famille,

J. LIENSSENS

Le Ministre communautaire de la Santé publique et des Affaires bruxelloises,

H. WECKX

N. 92 — 1005

[S-C — 35371]

18 MAART 1992. — Besluit van de Vlaamse Executieve tot vaststelling van de tarieven van de loodsgelden en andere vergoedingen en onkosten voor loodsvrrichtingen in de Belgische Loodsvaarwateren en op de Schelde beneden Antwerpen, in de Scheldemonden en op het Kanaal Gent-Terneuzen

De Vlaamse Executieve,

Gelet op de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen;

Gelet op het koninklijk besluit van 8 juni 1971 houdende uitvoering van artikel 4 van de wet van 3 november 1967 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 9 januari 1980 en 24 oktober 1980;

Gelet op het reglement betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht, deel uitmakend van de overeenkomst gesloten tussen België en Nederland op 20 mei 1843, laatst gewijzigd bij de overeenkomst gesloten tussen België en Nederland, op 14 oktober 1982, inzonderheid op de artikelen 36, 36ter en 44;

Gelet op de diplomatieke notawisseling tussen België en Nederland van 28 en 31 januari 1992, waarbij overeengekomen is de loodsgeldtarieven en de loodsvergoedingen op de Schelde beneden Antwerpen, in de Scheldemonden en op het Kanaal Gent-Terneuzen te wijzigen;

Gelet op het akkoord van de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, gegeven op 12 november 1991;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, inzonderheid op artikel 3, § 1, gewijzigd bij de wet van 4 juli 1989;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat artikel 36ter van het reglement betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht bepaalt dat de gewijzigde loodsgeldtarieven en loodsgeldvergoedingen vastgesteld in Nederlandse Gulden, op de Schelde beneden Antwerpen, in de Scheldemonden en op het kanaal Gent-Terneuzen, in werking treden op de eerste dag van de derde maand volgend op die waarin de diplomatieke notawisseling heeft plaats gehad;

Overwegende dat de nieuwe tarieven bijgevolg per 1 april 1992 in werking treden; dat de vaststelling van de meest representatieve koers van de Nederlandse Gulden om technische redenen over een lange periode dient te gebeuren; dat dit besluit bijgevolg bij hoogdringendheid moet worden genomen;

Overwegende dat het noodzakelijk is, om reden van gelijke behandeling, de loodsgeldtarieven en de loodsgeldvergoedingen in de Belgische loodsvaarwateren eveneens in dezelfde mate en op dezelfde datum te wijzigen;

Op voorstel van de Gemeenschapsminister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming;

Na beraadslaging,

Besluit :

HOOFDSTUK I. — Loodsgelden

Artikel 1. In de hierna vermelde loodswateren worden de loodsgelden vastgesteld overeenkomstig het tarief dat als bijlage bij dit besluit is gevoegd :

1^o Loodstraject « kruisstation loodskotter-tijhaven (Oostende, Nieuwpoort of Zeebrugge) of omgekeerd » :

toepassing van het zeeloodsgeldtarief, kolom 2;

2^o Loodstraject « tijhaven (Oostende, Nieuwpoort of Zeebrugge) — aanpalende rede of omgekeerd » :

toepassing van het « A »-tarief, kolom 4;

3^o Loodstraject « rede Zeebrugge — rede Oostende of omgekeerd » :

toepassing van het « A »-tarief, kolom 5 :

4^o Loodstraject « rede Zeebrugge — rede Nieuwpoort of omgekeerd » :

toepassing van het « A »-tarief, kolom 6;

5^o Loodstraject « rede Zeebrugge — rede Duinkerke of omgekeerd » :

toepassing van het « A »-tarief, kolom 7;

6^o Loodstraject « rede Oostende — rede Nieuwpoort of omgekeerd » :

toepassing van het « A »-tarief, kolom 4;

7^o Loodstraject « rede Oostende — rede Duinkerke of omgekeerd » :

toepassing van het « A »-tarief, kolom 6;

8° Loodstraject « rede Nieuwpoort — rede Duinkerke of omgekeerd » :

toepassing van het « A »-tarief, kolom 4;

9° Loodstraject « rede kusthaven — zee en terug » :

toepassing van het « A »-tarief, kolom te bepalen in functie van de afgelegde afstand;

10° Verhaling in een kusthaven :

toepassing van het « A »-tarief, kolom 3;

11° Loodstraject op de Schelde boven Antwerpen :

toepassing van het « A »-tarief, kolom te bepalen in functie van de afgelegde afstand waarbij de dwarslijn van het gebouw van het loodswezen wordt aangehouden als de grens van de loodsreis op de rede van Antwerpen;

12° Loodstrajecten op de rede van Antwerpen (onder rede van Antwerpen wordt verstaan het gedeelte van de Schelde dat wordt begrensd door het verlengde van een ingebeelde lijn getrokken door de twee richtingspalen gelegen op ongeveer een kilometer stroomopwaarts van het zuidelijk uiteinde van de kade van Antwerpen, enerzijds, en de Nederlandse grens, anderzijds) :

de rede van Antwerpen is ingedeeld in de drie volgende sectoren :

a) de bovensector, begrepen tussen de bovengrens van de rede en de dwarslijn van het benedenste bakken van Oosterweel;

b) de middensector, begrepen tussen de dwarslijn van het benedenste bakken van Oosterweel en de dwarslijn van het bakken van Meestooft :

c) de benedensector, begrepen tussen de dwarslijn van het bakken van Meestooft en de Nederlandse grens;

— voor de verplaatsing binnen een sector : toepassing van het « A »-tarief, kolom 3;

— voor de verplaatsing van een sector naar een aangrenzende sector : toepassing van het « A »-tarief, kolom 4;

— voor de verplaatsing van een sector naar een niet aangrenzende sector :

toepassing van het « A »-tarief, kolom 5;

13° Loodstraject op de schelde beneden Antwerpen, in de Scheldemonden en op het Kanaal Gent — Terneuzen.

Art. 2. De bedragen van de bijgevoegde tarieflijst en van de loodsvergoedingen zijn uitgedrukt in Belgische frank en werden bekomen door omrekening, tegen de koers van 18,285 Belgische frank voor één Nederlandse gulden, van de bedragen in Nederlandse munt die voorkomen in de tarieflijst vastgesteld bij diplomatieke notawisseling van 28 en 31 januari 1992 tussen Nederland en België.

Art. 3. De zeeschepen die voor orders, uit nood of wegens overmacht, als bijleggers de tijhavens Oostende, Nieuwpoort of Zeebrugge binnenlopen en die opnieuw zee kiezen zonder last te breken of goederen in te laden, betalen, naargelang het geval, de helft van de loodsgelden voorzien in artikel 1, 1° of 2° van dit besluit.

Art. 4. De diepgang van de zeeschepen die in aanmerking wordt genomen voor de vaststelling van de loodsgelden, wordt door de loods vastgesteld bij aankomst of bij vertrek.

HOOFDSTUK II. — *Andere vergoedingen*

Art. 5. De kapiteins van zeevaartuigen dienen, naast de loodsgelden, in volgende gevallen de daarbij vermelde vergoedingen te betalen :

1° indien een loods wordt aangevraagd op een tijdstip buiten de vastgestelde kantooruren : 3 540 frank ongeacht of de loods beschikbaar kan worden gesteld;

2° indien een aangevraagde loods wordt afbesteld of onverrichterzake moet terugkeren, hetzij omdat de reis wordt uitgesteld, hetzij omdat het zeevaartuig, zonder de komst van de loods af te wachten, reeds was vertrokken voor het tijdstip dat de loods aan boord had kunnen zijn : 3 540 frank;

3° indien een oponthoud plaats heeft van meer dan twee uren na het tijdstip waarop de loods voor het vertrek van het zeevaartuig aan boord moest zijn : 1 770 frank voor elk uur of gedeelte daarvan volgend op de eerste twee uren, tot ten hoogste 14 160 frank voor het eerste etmaal en 7 080 frank voor elke twaalf uren — of gedeelte daarvan — van elk volgend etmaal. Dit geldt eveneens, indien gedurende de loodsreis een loodsverwisseling heeft plaats gevonden en deze loodsreis daarna niet wordt voortgezet binnen een tijdsduur van twee uren, alsmede voor elk oponthoud van meer dan twee uren gedurende de loodsreis.

Het vorenstaande is niet van toepassing, indien het oponthoud een gevolg is van de stand van het getij, de weersomstandigheden ter plaatse of gebreken van het schip welke zijn ontstaan tijdens de loodsreis;

4° indien de kapitein na volbrachte loodsreis op een rede of in een haven een loods aan boord houdt om nader over hem te beschikken of hem dienst te laten verrichten in verband met de veiligheid van het zeevaartuig : 1 770 frank voor elk uur of gedeelte daarvan, tot ten hoogste 14 160 frank voor het eerste etmaal en 7 080 voor elke twaalf uren — of gedeelte daarvan — van elk volgend etmaal;

5° indien een loods niet wordt ontscheept, maar door de gezagvoerder naar zee wordt medegenomen, ongeacht of op die zeereis loodsdienst wordt of kan worden verricht : 14 160 frank per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen van het tijdstip van het verlaten van het betrokken zeegat tot dat van terugkeer op zijn standplaats;

6° indien de kapitein van een zeevaartuig, dat een Belgische kusthaven als bestemming heeft, een loods aan boord neemt in een vreemde haven : 14 160 frank per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen vanaf het tijdstip waarop die loods zijn standplaats heeft verlaten tot het tijdstip waarop het door hem te beloodsen zeevaartuig is aangekomen op de plaats waar de kapitein in normale omstandigheden een loods aan boord had kunnen nemen, ongeacht of op de zeereis loodsdienst is of kon worden verricht;

7° indien een loods, tergevolge van zijn komst aan boord van een besmet zeevaartuig, in een observatie-richting of ziekenhuis aan de wal moet worden opgenomen : 14 160 frank per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen van het tijdstip waarop hij is opgenomen, onverminderd de terzake uit deze opname voortvloeiende kosten.

Art. 6. Onder de term « etmaal », gebruikt in artikel 5, moet worden verstaan een tijdvak van vierentwintig uren ongeacht de aanvang.

Art. 7. De vrijstelling van betaling van de vergoedingen vermeld onder de punten 3° en 5° van artikel 5 wordt verleend indien het zeevaartuig werd opgehouden ingevolge een tekortkoming van de loodsdienstadministratie.

Art. 8. Indien de kapitein een loods naar het buitenland heeft medegenomen en hem in een buitenlandse haven ontscheept, moet de kapitein, onverminderd de vergoeding bedoeld in punt 5° van artikel 5, de door de loods te maken reis- en verblijfkosten om zich van de ontschepingshaven naar zijn standplaats te begeven, vooraf uitbetalen, overeenkomstig de door de loodsadministratie vastgestelde forfaitaire tarieven.

Art. 9. Indien de kapitein van een zeevaartuig dat een Belgische kusthaven als bestemming heeft, in een vreemde haven een loods aan boord neemt in plaats van zulks te doen waar dit normaal dient te geschieden overeenkomstig de voorzieningen van de loodsdienstorganisatie, moet deze kapitein, onverminderd de vergoeding bedoeld in punt 6° van artikel 5, de door de loods gemaakte reis- en verblijfkosten om zich van zijn standplaats naar het zeevaartuig te begeven, terugbetalen, overeenkomstig de door de loodsadministratie vastgestelde forfaitaire tarieven.

Art. 10. Indien voor het aan boord brengen of ontschepen van een loods bijzondere onkosten moeten worden gemaakt, moeten deze door de kapitein van het betrokken zeevaartuig worden betaald.

HOOFDSTUK III. — Slotbepalingen

Art. 11. Worden opgeheven :

1° het koninklijk besluit van 15 april 1980 tot vaststelling van de tarieven van de loodsgelden in de Belgische loodsvaarwateren, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 15 juni 1981, 20 oktober 1981, 23 maart 1982, 14 juli 1982, 7 december 1982, 21 december 1983, 6 december 1984, 6 december 1985, 20 oktober 1986, 22 december 1988 en bij de besluiten van de Vlaamse Executieve van 21 maart 1990 en 20 maart 1991;

2° het koninklijk besluit van 15 juni 1981 tot aanpassing van de verschillende vergoedingen en bijzondere onkosten die, benevens de loodsgelden, kunnen worden gevorderd in verband met de beloodsing van zeevaartuigen in de Belgische loodsvaarwateren, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 20 oktober 1981, 23 maart 1982, 14 juli 1982, 7 december 1982, 21 december 1983, 6 december 1984, 6 december 1985, 20 oktober 1986, 22 december 1988 en bij de besluiten van de Vlaamse Executieve van 21 maart 1990 en 20 maart 1991;

3° het besluit van de Vlaamse Executieve van 20 maart 1990 tot aanpassing van de tarieven der loodsgelden, uitgedrukt in Belgische munt, geheven op de Schelde beneden Antwerpen, in de Scheldemonden en op het kanaal Gent — Terneuzen, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Executieve van 21 maart 1991.

Art. 12. Dit besluit treedt in werking op 1 april 1992.

Art. 13. De Gemeenschapsminister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 18 maart 1992.

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,

L. VAN DEN BRANDE

De Gemeenschapsminister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming,

J. SAUWENS

Toepassing van het A-tarief voor afstanden van 62 zeemijl of meer

van 62 tot minder dan 70 zeemijl : tarief kolom 0 + 1 x tarief kolom 3

van 70 tot minder dan 78 zeemijl : tarief kolom 0 + 2 x tarief kolom 3

en zo vervolgens, met dien verstande dat voor elke toeneming van 8 zeemijl ook telkenmale het laatstgenoemde tarief wordt vermeerderd met eenmaal het tarief van kolom 3.

Loodsvergoedingen

De tegenwaarde in Belgische munt van de bedragen der loodsvergoedingen in Nederlandse munt, als bedoeld in artikel 44 van het reglement betreffende het loodswezen en het gemeenschappelijk toezicht wordt als volgt vastgesteld :

97 Nederlandse gulden = 1 770 BF.

194 Nederlandse gulden = 3 540 BF.

388 Nederlandse gulden = 7 080 BF.

776 Nederlandse gulden = 14 160 BF.

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van 18 maart 1992.

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,

L. VAN DEN BRANDE

De Gemeenschapsminister van Verkeer, Buitenlandse Handel en Staatshervorming,

J. SAUWENS

TRADUCTION

F. 92 — 1005

[S-C — 35371]

18 MARS 1992. — Arrêté de l'Exécutif flamand fixant les tarifs des droits de pilotage et autres indemnités et frais pour les opérations de pilotage dans les eaux de pilotage belges et sur l'Escaut en aval d'Anvers, dans les bouches de l'Escaut et sur le Canal Gand-Terneuzen

L'Exécutif flamand,

Vu la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer;

Vu l'arrêté royal du 3 juin 1971 portant exécution de l'article 4 de la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer, modifié par les arrêtés royaux des 9 janvier et 24 octobre 1980;

Vu le règlement sur le pilotage et la surveillance commune, faisant partie de la convention du 20 mai 1843 conclue entre la Belgique et les Pays-Bas, dernièrement modifié par la convention du 14 octobre 1982 conclue entre la Belgique et les Pays-Bas, notamment les articles 36, 36 ter et 44;

Vu l'échange de notes diplomatiques du 28 et 31 janvier 1992 entre la Belgique et les Pays-Bas, par lesquelles a été convenu de modifier les tarifs des droits de pilotage et les indemnités de pilotage sur l'Escaut en aval d'Anvers, dans les Bouches de l'Escaut et sur le Canal Gand-Terneuzen;

Vu l'accord du Ministre communautaire des Finances et du Budget, donné le 12 novembre 1991;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1er, modifié par la loi du 4 juillet 1989;

Vu l'urgence;

Considérant que l'article 30ter du règlement sur le pilotage et la surveillance commune prévoit que les tarifs des droits de pilotage et les indemnités de pilotage modifiés, fixés en florins néerlandais sur l'Escaut en aval d'Anvers, dans les Bouches de l'Escaut et sur le Canal Gand-Terneuzen, entrent en vigueur le premier jour du troisième mois suivant celui pendant lequel l'échange de notes diplomatiques a eu lieu;

Considérant que les nouveaux tarifs entrent en vigueur le 1er avril 1992; que la fixation du taux le plus représentatif du florin néerlandais exige, pour des raisons techniques, une période assez longue; que le présent arrêté doit donc être pris d'urgence;

Considérant qu'il est nécessaire, afin d'adopter un régime identique, de modifier également, dans la même mesure et à la même date, les tarifs des droits de pilotage et les indemnités de pilotage dans les eaux de pilotage belges;

Sur la proposition du Ministre communautaire des Communications, du Commerce extérieur et de la Réforme de l'Etat;

Après délibération,

Arrête :

CHAPITRE Ier. — Droits de pilotage

Article 1er. Dans les eaux de pilotage mentionnées ci-dessous, les droits de pilotage sont fixés conformément au tarif annexé au présent arrêté :

1° trajet de pilotage « poste de stationnement du bateau pilote — port à marée (Oostende, Nieuwpoort ou Zeebrugge) ou inversément » :

application des droits de pilotage, colonne 2;

2° trajet de pilotage « port à marée (Oostende, Nieuwpoort ou Zeebrugge) — rade attenante ou inversément » :

application du tarif « A », colonne 4;

3° trajet de pilotage « rade de Zeebrugge — rade d'Oostende ou inversément » :

application du tarif « A », colonne 5;

4° trajet de pilotage « rade de Zeebrugge — rade de Nieuwpoort ou inversément » :

application du tarif « A », colonne 6;

5° trajet de pilotage « rade de Zeebrugge — rade de Dunkerque ou inversément » :

application du tarif « A », colonne 7;

6° trajet de pilotage « rade d'Oostende — rade de Nieuwpoort ou inversément » :

application du tarif « A », colonne 4;

7° trajet de pilotage « rade d'Oostende - rade de Dunkerque ou inversément » :

application du tarif « A », colonne 6;

8° trajet de pilotage « rade de Nieuwpoort — rade de Dunkerque ou inversément » : application du tarif « A », colonne 4;

9° trajet de pilotage « rade port côtier — mer et retour » application du tarif « A », colonne à déterminer en fonction de la distance parcourue;

10° opération de déhalage dans les ports à marée de la côte application du tarif « A », colonne 3;

11° trajet de pilotage sur l'Escaut en amont d'Anvers application du tarif « A », colonne à déterminer en fonction de la distance parcourue;

la ligne transversale du bâtiment de pilotage est considérée comme la limite de la course de pilotage dans la rade d'Anvers;

12° trajet de pilotage dans la rade d'Anvers (on entend par rade d'Anvers la partie de l'Escaut limitée par le prolongement d'une ligne fictive tracée par deux poteaux d'alignement placés à environ un kilomètre en amont de l'extrémité sud des quais d'Anvers, d'une part, et la frontière néerlandaise, d'autre part)

la rade d'Anvers est divisée dans les trois secteurs suivants :

a) le secteur supérieur, compris entre la ligne transversale du feu aval d'Oosterweel;

b) le secteur moyen, compris entre la ligne transversale du feu aval d'Oosterweel et la ligne transversale du feu de Meestooft;

c) le secteur inférieur, compris entre la ligne transversale

du feu de Meestooft et la frontière néerlandaise;

— pour le déplacement à l'intérieur d'un seul secteur : application du tarif « A », colonne 3;

— pour le déplacement d'un secteur à un secteur adjacent : application du tarif « A », colonne 4;

— pour le déplacement d'un secteur à un secteur non adjacent : application du tarif « A », colonne 5.

13° Trajet de pilotage sur l'Escaut en aval d'Anvers, dans les embouchures de l'Escaut et sur le Canal Gand-Terneuzen.

Art. 2. Les montants du tarif annexé et des indemnités de pilotage sont exprimés en francs belges et ont été obtenus en convertissant, au taux de 18,285 francs belges pour un florin néerlandais, les montants en monnaie néerlandaise figurant au tarif fixé par échange de notes diplomatiques du 28 et 31 janvier 1992 entre les Pays-Bas et la Belgique.

Art. 3. Les bâtiments entrant en relâche dans les ports à marée (Oostende, Nieuwpoort ou Zeebrugge) pour prendre des ordres ou par suite de détresse ou d'un cas de force majeure et qui reprennent la mer sans avoir rompu charge ou embarqué des marchandises, paient, selon le cas, la moitié des droits de pilotage fixés à l'article 1, 1° ou 2° du présent arrêté.

Art. 4. Le tirant d'eau des bâtiments de mer, qui est retenu pour la fixation des droits de pilotage, est constaté par le pilote à l'arrivée ou au départ.

CHAPITRE II. — *Autres indemnités*

Art. 5. Outre les droits de pilotage, les capitaines de bâtiments de mer doivent payer dans les cas suivants les indemnités y afférentes :

1^o lorsqu'un pilote est demandé en dehors des heures d'ouverture des bureaux : 3 540 francs, que le pilote puisse être mis à la disposition ou non;

2^o lorsqu'un pilote demandé est décommandé ou doit revenir sans avoir presté de services, soit parce que le voyage est remis, soit parce que le bâtiment de mer ne l'a pas attendu, mais est parti avant le moment où il eut pu se trouver à bord : 3 540 francs;

3^o lorsque, après le moment où le pilote doit être à bord pour le départ du bâtiment de mer, il se produit une immobilisation de plus de deux heures : 1 770 francs pour chaque heure ou fraction d'heure qui suit les deux premières heures avec maximum de 14 160 francs pour la première journée et de 7 080 francs pour chaque période de douze heures — ou moins — de chacune des journées suivantes. Il en est de même lorsqu'il y a eu changement de pilote pendant la course de pilotage et que la course n'est pas poursuivie dans les deux heures, ainsi que chaque fois qu'intervient une immobilisation de plus de deux heures pendant la course de pilotage;

Ce qui précède n'est pas d'application si l'immobilisation résulte de l'état de la marée, des conditions atmosphériques ou de défauts survenus au navire pendant la course de pilotage;

4^o lorsque, après la fin de la course de pilotage, le capitaine garde, dans une rade ou un port, un pilote à bord pour pouvoir continuer à en disposer ou lui faire assurer un service intéressant la sécurité du bâtiment de mer : 1 770 francs pour chaque heure ou fraction d'heure, avec maximum de 14 160 francs pour la première journée et de 7 080 francs pour chaque période de douze heures — ou moins — de chacune des journées suivantes;

5^o lorsqu'un pilote n'est pas débarqué et que le capitaine l'emène en mer, que le service de pilotage soit ou puisse être assuré ou non au cours de ce voyage en mer : 14 160 francs par journée, à compter du moment où le bâtiment de mer quitte la boue en question jusqu'au moment du retour du pilote à sa station d'attache;

6^o lorsque le capitaine d'un bâtiment de mer à destination d'un port côtier belge prend un pilote à bord dans un port étranger : 14 160 francs par journée ou fraction de journée, à compter du moment où le pilote a quitté sa station d'attache jusqu'au moment où le bâtiment de mer qu'il doit piloter est arrivé à l'endroit où le capitaine aurait, dans des circonstances normales, pu prendre un pilote à bord, qu'un service de pilotage ait été ou ait pu être assuré ou non au cours du voyage en mer;

7^o lorsqu'un pilote doit, à la suite de son arrivée à bord d'un bâtiment de mer contaminé, être recueilli à terre dans un établissement d'observation ou d'un hôpital : 14 160 francs par journée ou fraction de journée, à compter du moment où il est admis, indépendamment des frais résultant de cette admission.

Art. 6. Par le terme « journée », utilisé dans l'article 5, il faut entendre une période de vingt-quatre heures débutant à un moment quelconque.

Art. 7. L'exonération de paiement des indemnités prévues aux points 3^o et 5^o de l'article 5 est accordée lorsque le bâtiment de mer a été retenu en raison d'un manquement de la part de l'administration de pilotage.

Art. 8. Lorsqu'un capitaine a emmené un pilote à l'étranger et le débarque dans un port étranger, ce capitaine indépendamment de l'indemnité prévue au point 5^o de l'article 5 — est tenu de payer au préalable les frais de voyage et de séjour à exposer par le pilote pour se rendre du port de débarquement à sa station d'attache, suivant les tarifs forfaitaires fixés par l'administration de pilotage.

Art. 9. Lorsque le capitaine d'un bâtiment de mer à destination d'un port côtier belge prend un pilote à bord dans un port étranger et non à l'endroit normalement prévu par les dispositions de l'organisation du service de pilotage, ce capitaine — indépendamment de l'indemnité prévue au point 6^o de l'article 5 — est tenu de rembourser les frais de voyage et de séjour supportés par le pilote pour se rendre de sa station d'attache au bâtiment de mer, suivant les tarifs forfaitaires fixés par l'administration de pilotage.

Art. 10. Lorsque l'embarquement ou le débarquement d'un pilote donne lieu à des frais spéciaux, ceux-ci doivent être payés par le capitaine du bâtiment de mer intéressé.

CHAPITRE III. — *Dispositions finales*

Art. 11. Sont abrogés :

1^o l'arrêté royal du 15 avril 1980 fixant les tarifs des droits de pilotage dans les eaux de pilotage belges, modifié par les arrêtés royaux des 15 juin 1981, 26 octobre 1981, 23 mars 1982, 14 juillet 1982, 7 décembre 1982, 21 décembre 1983, 6 décembre 1984, 8 décembre 1985, 20 octobre 1986, 22 décembre 1988 et par les arrêtés de l'Exécutif flamand des 21 mars 1990 et 20 mars 1991;

2^o l'arrêté royal du 15 juin 1981 portant adaptation les différentes indemnités et les frais spéciaux pouvant être exigés en dehors des droits de pilotage pour le pilotage de bâtiments de mer dans les eaux de pilotage belges, modifié par les arrêtés royaux des 26 octobre 1981, 23 mars 1982, 14 juillet 1982, 7 décembre 1982, 21 décembre 1983, 6 décembre 1984, 8 décembre 1985, 20 octobre 1986, 22 décembre 1988 et par les arrêtés de l'Exécutif flamand des 21 mars 1990 et 20 mars 1991;

3^o l'arrêté de l'Exécutif flamand du 20 mars 1990 portant adaptation des tarifs des droits de pilotage et indemnités de pilotage, exprimés en monnaie belge, perçus sur l'Escaut en aval d'Anvers, dans les Bouches de l'Escaut et sur le Canal Gand-Terneuzen, modifié par l'Exécutif flamand du 21 mars 1991.

Art. 12. Le présent arrêté produit ses effets le 1er avril 1992.

Art. 13. Le Ministre communautaire des Communications, du Commerce extérieur et des Réformes institutionnelles est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 18 mars 1992

Le Président de l'Exécutif flamand,
L. VAN DEN BRANDE

Le Ministre communautaire des Communications, du Commerce extérieur et des Réformes institutionnelles,
J. SAUWENS

Application du tarif A pour les distances égales ou supérieures à 62 milles marins

de 62 à moins de 70 milles marins : tarif colonne 9 + 1 x tarif colonne 3.
de 70 à moins de 78 milles marins : tarif colonne 9 + 2 x tarif colonne 3.
et ainsi de suite, étant entendu que pour chaque augmentation de 8 milles marins, le dernier tarif sera toujours majoré d'une fois le tarif de la colonne 3.

Indemnités de pilotage

L'équivalent en monnaie belge des montants des indemnités de pilotage, comme visés à l'article 44 du règlement concernant le pilotage et la surveillance commune, est fixé comme suit :

97 florins néerlandais = 1 770 FB.

104 florins néerlandais = 3 540 FB.

388 florins néerlandais = 7 080 FB.

776 florins néerlandais = 14 160 FB.

Vu pour être annexé à l'arrêté du 18 mars 1992.

Le Président de l'Exécutif flamand,

L. VAN DEN BRANDE

Le Ministre communautaire des Communications, du Commerce extérieur et des Réformes institutionnelles

J. SAUWENS

Bijlage

Diepgang in dm. — Tirant d'eau en dm.	Zeeloods- geldtarief — Tarif des droits de pilotage de mer	Loodsgeldtarief volgens afstand, tarief A						
		Tarif des droits de pilotage suivant la distance, tarif A						
		minder dan 8 zeemijl — moins de 8 milles marins	8 tot minder dan 12 zeemijl — de 8 à moins de 12 milles marins	12 tot minder dan 18 zeemijl — de 12 à moins de 18 milles marins	18 tot minder dan 26 zeemijl — de 18 à moins de 26 milles marins	26 tot minder dan 36 zeemijl — de 26 à moins de 36 milles marins	36 tot minder dan 48 zeemijl — de 36 à moins de 48 milles marins	48 tot minder dan 62 zeemijl — de 48 à moins de 62 milles marins
1	2	3	4	5	6	7	8	9
25 en daar beneden/ et moins	5 100	1 370	1 540	1 870	2 080	2 340	2 650	2 870
26	5 500	1 390	1 720	1 970	2 160	2 470	2 740	3 070
27	5 760	1 460	1 740	2 010	2 290	2 650	2 870	3 130
28	6 020	1 540	1 870	2 140	2 430	2 740	3 070	3 350
29	6 330	1 590	1 960	2 270	2 510	2 870	3 130	3 490
30	6 600	1 720	2 010	2 340	2 670	3 020	3 350	3 660
31	6 880	1 740	2 080	2 430	2 740	3 090	3 480	3 780
32	7 260	1 870	2 160	2 510	2 870	3 330	3 620	4 020
33	7 500	1 900	2 270	2 670	3 020	3 380	3 770	4 130
34	7 770	1 970	2 340	2 740	3 080	3 490	3 830	4 370
35	8 030	2 010	2 430	2 830	3 310	3 620	4 080	4 420
36	8 430	2 120	2 510	3 020	3 380	3 820	4 220	4 660
37	8 870	2 270	2 670	3 090	3 580	4 020	4 420	4 900
38	9 230	2 340	2 830	3 330	3 770	4 210	4 660	5 120
39	9 650	2 430	2 870	3 380	3 820	4 390	4 850	5 300
40	10 090	2 510	3 070	3 580	4 080	4 570	5 050	5 540
41	10 750	2 720	3 310	3 780	4 370	4 900	5 430	5 920
42	11 430	2 870	3 460	4 060	4 590	5 160	5 760	6 330
43	12 120	3 070	3 660	4 220	4 900	5 500	6 070	6 750
44	12 820	3 310	3 820	4 440	5 160	5 800	6 440	7 060
45	13 510	3 380	4 080	4 830	5 430	6 070	6 780	7 500
46	14 520	3 660	4 390	5 120	5 910	6 530	7 300	8 030
47	15 540	3 930	4 750	5 500	6 280	7 040	7 830	8 650
48	16 580	4 210	5 030	5 910	6 690	7 520	8 370	9 220
49	17 630	4 420	5 300	6 220	7 060	8 010	8 870	9 690
50	18 710	4 750	5 580	6 530	7 500	8 430	9 340	10 330
51	20 100	5 050	6 020	7 060	8 030	9 050	10 090	11 080
52	21 430	5 430	6 440	7 520	8 650	9 650	10 750	11 830
53	22 820	5 760	6 820	8 010	9 180	10 330	11 430	12 600
54	24 080	6 070	7 300	8 500	9 690	10 880	12 120	13 350
55	25 580	6 440	7 700	8 960	10 240	11 460	12 820	14 100

Diepgang in dm. — Tirant d'eau en dm.	Zeevoods- geidtarief — Tarif des droits de pilotage de mer	Londsgeldtarief volgens afstand, tarief A — Tarif des droits de pilotage suivant la distance, tarif A						
		minder dan 8 zeemijl — moins de 8 milles marins	8 tot minder dan 12 zeemijl — de 8 à moins de 12 milles marins	12 tot minder dan 18 zeemijl — de 12 à moins de 18 milles marins	18 tot minder dan 26 zeemijl — de 18 à moins de 26 milles marins	26 tot minder dan 36 zeemijl — de 26 à moins de 36 milles marins	36 tot minder dan 48 zeemijl — de 36 à moins de 48 milles marins	48 tot minder dan 62 zeemijl — de 48 à moins de 62 milles marins
	uit of naar zee — de ou vers la mer	3	4	5	6	7	8	9
56	27 170	6 800	8 170	9 540	10 880	12 200	13 590	15 050
57	28 740	7 280	8 670	10 110	11 460	13 000	14 410	15 890
58	30 370	7 680	9 180	10 720	12 100	13 750	15 210	16 770
59	31 900	8 030	9 620	11 250	12 820	14 410	16 050	17 630
60	33 500	8 430	10 110	11 780	13 420	15 120	16 790	18 500
61	35 180	8 870	10 530	12 300	14 120	15 890	17 630	19 380
62	36 790	9 230	11 080	12 950	14 790	16 580	18 390	20 300
63	38 400	9 650	11 460	13 510	15 410	17 320	19 240	21 190
64	39 990	10 090	11 980	13 990	16 050	18 080	20 100	22 030
65	41 670	10 420	12 470	14 540	16 620	18 780	20 830	22 970
66	43 230	10 820	13 000	15 100	17 320	19 470	21 630	23 860
67	44 820	11 280	13 510	15 710	18 010	20 280	22 470	24 670
68	46 430	11 700	13 950	16 270	18 600	20 950	23 220	25 620
69	48 070	12 100	14 410	16 790	19 240	21 630	24 030	26 460
70	49 660	12 420	14 920	17 440	19 880	22 380	24 920	27 320
71	51 230	12 840	15 410	18 010	20 460	23 090	25 640	28 270
72	52 990	13 260	15 910	18 580	21 230	23 920	26 570	29 110
73	54 580	13 680	16 420	19 100	21 850	24 520	27 320	30 040
74	56 260	14 120	16 970	19 690	22 530	25 360	28 160	30 970
75	57 950	14 520	17 440	20 310	23 190	26 130	28 980	31 940
76	59 610	14 920	17 880	20 900	23 920	26 880	29 880	32 860
77	61 270	15 320	18 290	21 480	24 500	27 590	30 650	33 720
78	62 960	15 850	18 910	22 030	25 200	28 310	31 510	34 690
79	64 600	16 180	19 380	22 550	25 870	29 050	32 310	35 490
80	66 300	16 580	19 930	23 220	26 570	29 880	33 130	36 400
81	67 910	17 020	20 390	23 750	27 190	30 590	33 990	37 340
82	69 630	17 500	20 900	24 470	27 880	31 300	34 850	38 310
83	71 270	17 790	21 430	24 980	28 540	32 040	35 620	39 200
84	72 870	18 210	21 910	25 580	29 200	32 860	36 460	40 140
85	74 550	18 710	22 380	26 130	29 880	33 590	37 300	41 100
86	76 290	19 160	22 970	26 700	30 540	34 410	38 160	42 000
87	77 890	19 550	23 350	27 300	31 180	35 050	38 980	42 820
88	79 580	19 950	23 920	27 800	31 890	35 910	39 770	43 770
89	81 240	20 310	24 470	28 520	32 470	36 570	40 650	44 780
90	82 940	20 810	24 940	29 020	33 110	37 320	41 430	45 620
91	84 510	21 190	25 360	29 600	33 850	38 030	42 330	46 570
92	86 250	21 590	25 890	30 240	34 560	38 860	43 210	47 490
93	87 900	21 980	26 420	30 780	35 180	39 590	44 010	48 330
94	89 520	22 470	26 920	31 380	35 910	40 340	44 820	49 260
95	91 210	22 840	27 340	31 960	36 460	41 140	45 620	50 250
96	92 910	23 220	27 880	32 530	37 160	41 840	46 480	51 140
97	94 520	23 660	28 310	33 100	37 800	42 620	47 250	52 000
98	96 250	24 060	28 890	33 720	38 490	43 350	48 160	52 990
99	97 900	24 500	29 370	34 230	39 170	44 070	48 990	53 830
100	99 580	24 940	29 910	34 870	39 770	44 820	49 750	54 820
101	101 210	25 290	30 370	35 380	40 570	45 530	50 630	55 640
102	102 910	25 800	30 870	35 970	41 200	46 320	51 440	56 630
103	104 520	26 180	31 830	36 810	41 840	47 050	52 280	57 510
104	106 130	26 590	31 940	37 100	42 510	47 760	53 140	58 490
105	107 880	26 950	32 350	37 700	43 210	48 530	53 940	59 320
106	109 530	27 390	32 880	38 400	43 850	49 390	54 820	60 300
107	111 150	27 850	33 320	38 870	44 520	50 100	55 600	61 160
108	112 800	28 270	33 850	39 590	45 180	50 850	56 450	62 000
109	114 500	28 630	34 410	40 100	45 710	51 450	57 210	62 970
110	116 200	29 050	34 870	40 720	46 480	52 370	58 150	63 890

Diepgang in dm. — Tirant d'eau en dm.	Zeeloods- geldtarief — Tarif des droits de pilotage de mer	Loodsgeldtarief volgens afstand, tarief A — Tarif des droits de pilotage suivant la distance, tarif A						
		minder dan 8 zeemijl — moins de 8 milles marins	8 tot minder dan 12 zeemijl — de 8 à moins de 12 milles marins	12 tot minder dan 18 zeemijl — de 12 à moins de 18 milles marins	18 tot minder dan 26 zeemijl — de 18 à moins de 26 milles marins	26 tot minder dan 36 zeemijl — de 26 à moins de 36 milles marins	36 tot minder dan 48 zeemijl — de 36 à moins de 48 milles marins	48 tot minder dan 62 zeemijl — de 48 à moins de 62 milles marins
		1	2	3	4	5	6	7
111	117 870	29 550	35 360	41 270	47 180	53 010	58 930	64 860
112	119 490	29 910	35 910	41 840	47 780	53 630	59 510	65 750
113	121 140	30 320	36 410	42 380	48 490	54 510	60 610	66 670
114	122 800	30 760	36 900	43 040	49 170	55 290	61 380	67 600
115	124 500	31 180	37 320	43 630	49 750	56 080	62 260	68 510
116	126 200	31 580	37 940	44 140	50 470	56 790	63 160	69 390
117	127 810	31 960	38 310	44 800	51 140	57 580	63 890	70 320
118	129 490	32 460	38 860	45 330	51 820	58 260	64 820	71 270
119	131 140	32 960	39 350	45 950	52 480	59 010	65 620	72 130
120	132 820	33 280	39 930	46 570	53 140	59 810	66 410	73 050
121	134 430	33 640	40 340	47 050	53 830	60 540	67 270	74 000
122	136 130	34 060	40 810	47 670	54 510	61 270	68 110	74 930
123	137 910	34 450	41 340	48 220	55 170	62 000	68 930	75 770
124	139 420	34 870	41 850	48 820	55 840	62 720	69 780	76 740
125	141 120	35 310	42 350	49 410	56 450	63 500	70 620	77 620
126	142 770	35 770	42 820	50 100	57 180	64 270	71 440	78 570
127	144 410	36 170	43 350	50 500	57 780	64 970	72 230	79 500
128	146 130	36 570	43 850	51 200	58 490	65 790	73 050	80 360
129	147 820	36 920	44 380	51 780	59 080	66 450	73 910	81 280
130	149 410	37 470	44 850	52 370	59 810	67 310	74 800	82 250
131	151 130	37 800	45 330	52 970	60 430	68 020	75 520	83 110
132	152 730	38 200	45 880	53 470	61 180	68 820	76 430	84 070
133	154 440	38 620	46 330	54 070	61 790	69 480	77 180	84 920
134	156 080	39 060	46 850	54 600	62 500	70 320	78 100	85 850
135	157 800	39 500	47 450	55 260	63 160	71 070	78 940	86 760
136	159 460	39 930	47 780	55 840	63 810	71 770	79 720	87 750
137	161 070	40 320	48 250	56 430	64 420	72 520	80 530	88 540
138	162 770	40 760	48 820	56 980	65 170	73 300	81 400	89 520
139	164 380	41 160	49 390	57 580	65 750	74 020	82 250	90 440
140	166 120	41 530	49 860	58 200	66 410	74 800	83 030	91 390
141	167 890	42 000	50 380	58 800	67 110	75 520	83 800	92 280
142	169 590	42 380	50 910	59 350	67 800	76 300	84 810	93 310
143	171 280	42 820	51 420	59 970	68 510	77 090	85 610	94 240
144	173 010	43 300	51 910	60 610	69 250	77 830	86 510	95 190
145	174 730	43 740	52 460	61 180	69 900	78 610	87 420	96 140
146	176 450	44 100	52 990	61 790	70 620	79 410	88 210	97 090
147	178 210	44 560	53 470	62 370	71 270	80 180	89 140	97 950
148	179 870	44 980	54 010	62 970	71 950	80 910	89 940	98 990
149	181 590	45 470	54 510	63 520	72 680	81 790	90 840	99 910
150	183 310	45 880	55 000	64 240	73 340	82 500	91 640	100 770
151	185 120	46 320	55 530	64 820	74 020	83 380	92 580	101 740
152	186 820	46 700	56 080	65 370	74 750	84 070	93 380	102 730
153	188 520	47 160	56 570	65 950	75 410	84 880	94 280	103 710
154	190 240	47 580	57 140	66 590	76 100	85 570	95 120	104 630
155	191 960	48 070	57 600	67 120	76 740	86 430	95 940	105 500
156	193 690	48 420	58 150	67 800	77 490	87 180	96 840	106 510
157	195 380	48 930	58 620	68 420	78 130	87 950	97 720	107 460
158	197 130	49 260	59 150	69 040	78 830	88 700	98 570	108 480
159	198 810	49 720	59 650	69 630	79 520	89 510	99 420	109 360
160	200 570	50 140	60 270	70 200	80 180	90 250	100 240	110 310
161	202 310	50 630	60 670	70 760	80 890	91 080	101 120	111 250
162	204 060	50 980	61 240	71 440	81 610	91 770	102 010	112 250
163	205 710	51 440	61 750	72 020	82 260	92 610	102 910	113 150
164	207 480	51 840	62 260	72 660	82 960	93 380	103 730	114 100
165	209 160	52 370	62 720	73 250	83 640	94 200	104 540	115 010

Diepgang in dm. — Tirant d'eau en dm.	Zeeloods- geldtarief Tarif des droits de pilotage de mer	Loodsgeldtarief volgens afstand, tarief A — Tarif des droits de pilotage suivant la distance, tarif A						
		minder dan 8 zeemijl — moins de 8 milles marins	8 tot minder dan 12 zeemijl — de 8 à moins de 12 milles marins	12 tot minder dan 18 zeemijl — de 12 à moins de 18 milles marins	18 tot minder dan 26 zeemijl — de 18 à moins de 20 milles marins	26 tot minder dan 36 zeemijl — de 26 à moins de 36 milles marins	36 tot minder dan 48 zeemijl — de 36 à moins de 48 milles marins	48 tot minder dan 62 zeemijl — de 48 à moins de 62 milles marins
	1	2	3	4	5	6	7	8
166	210 920	52 750	63 320	73 830	84 370	94 900	105 410	116 040
167	212 020	53 150	63 810	74 420	85 030	95 720	106 350	116 880
168	214 320	53 580	64 270	74 900	85 740	96 400	107 130	117 900
169	216 060	54 070	64 880	75 610	86 430	97 280	108 060	118 820
170	217 790	54 490	65 350	76 200	87 090	97 950	108 870	119 750
171	219 510	54 930	65 840	76 850	87 790	98 810	109 750	120 750
172	221 250	55 290	66 390	77 490	88 500	99 580	110 610	121 630
173	222 890	55 810	66 920	78 060	89 190	100 310	111 470	122 620
174	224 650	56 190	67 440	78 610	89 830	101 100	112 320	123 570
175	226 370	56 630	67 910	79 230	90 490	101 900	113 180	124 500
176	228 140	57 010	68 460	79 870	91 210	102 670	114 010	125 490
177	229 810	57 510	69 030	80 470	91 920	103 440	114 900	126 350
178	231 540	57 890	69 480	81 060	92 610	104 210	115 800	127 370
179	233 260	58 270	70 010	81 600	93 310	104 990	116 660	128 270
180	235 000	58 800	70 580	82 200	93 850	105 740	117 460	129 270
181	236 720	59 240	71 070	82 850	94 600	106 510	118 320	130 190
182	238 420	59 610	71 570	83 450	95 320	107 300	119 200	131 140
183	240 140	60 030	72 120	84 070	95 980	108 100	120 110	132 050
184	241 870	60 430	72 650	84 750	96 710	108 850	120 920	133 060
185	243 590	60 930	73 050	85 260	97 370	109 620	121 780	133 980
186	245 330	61 350	73 050	85 850	98 100	110 350	122 640	134 940
187	247 050	61 790	74 150	86 490	98 810	111 150	123 530	135 800
188	248 750	62 210	74 600	87 090	99 530	111 900	124 340	136 880
189	250 450	62 680	75 130	87 640	100 180	112 750	125 230	137 760
190	252 150	63 050	75 650	88 280	100 770	113 420	126 060	138 690
191	253 850	63 500	76 140	88 900	101 570	114 320	126 970	139 640
192	255 680	63 890	76 670	89 510	102 250	115 010	127 810	140 500
193	257 310	64 400	77 180	90 050	102 940	115 850	128 630	141 470
194	259 100	64 820	77 710	90 690	103 680	116 570	129 530	142 460
195	260 800	65 260	78 220	91 300	104 280	117 410	130 390	143 410
196	262 400	65 640	78 720	91 920	104 990	118 140	131 210	144 380
197	264 220	66 140	79 270	92 490	105 710	118 930	132 110	145 370
198	265 940	66 450	79 800	93 110	106 380	119 690	133 010	146 280
199	267 680	66 960	80 330	93 750	107 080	120 430	133 850	147 180
200	269 370	67 330	80 820	94 280	107 680	121 170	134 690	148 240

REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALSE GEWEST

MINISTERIE DE LA REGION WALLONNE

F. 92 — 1006

[S-C — 27184]

5 DECEMBRE 1991. — Arrêté de l'Exécutif régional wallon
fixant les normes de qualité de l'air pour le dioxyde d'azote

L'Exécutif régional wallon,

Vu le traité du 25 mars 1957 instituant la Communauté économique européenne, approuvé par la loi du 2 décembre 1957, notamment les articles 109 et 235;

Vu la directive du Conseil des Communautés européennes 85/203/CEE du 7 mars 1985 concernant les normes de qualité de l'air pour le dioxyde d'azote, modifiée par la directive 85/580/CEE du 20 décembre 1985;

Vu la loi du 28 décembre 1964 relative à la lutte contre la pollution atmosphérique, notamment l'article 1er;

Vu l'avis du Conseil d'Etat;