

— une gestion des débiteurs tenue de façon professionnelle, en réservant une attention particulière au suivi des débiteurs arriérés.

Le conseil d'administration veille au respect des dispositions réglementaires applicables pour le secteur, notamment en ce qui concerne :

- les conditions auxquelles doivent répondre les prêts sociaux;
- les conditions pour le maintien de l'agrément, y compris les conditions relatives aux normes de solvabilité;
- la condition d'effectuer uniquement des investissements et des coûts en fonction de l'objectif social de la SCA;
- les possibilités de contrôle par le contrôleur.

Lorsqu'une décision est prise au sein du conseil d'administration dans laquelle un administrateur a un intérêt direct ou indirect, il ne peut pas participer à la discussion et à la décision, conformément au principe de l'impartialité, et il en est fait mention explicitement au procès-verbal de la réunion.

Le directeur est toujours une personne physique.

5. GESTION COMPTABLE ET FINANCIERE

La SCA tient une comptabilité qui est conforme aux dispositions légales. Chaque SCA établit un compte annuel selon le schéma complet de l'AR du 30.01.2001, toutes les recettes et tous les intérêts payés sont comptabilisés respectivement comme des produits financiers (compte 75) et des charges financières (compte 65). Afin d'atteindre une uniformité dans le secteur et en vue de la possibilité d'établir des critères de comparaison pour le secteur, la SCA tient compte des instructions du Ministre compétent pour le traitement comptable sous certains postes, sans que les normes de la commission des normes comptables soient cependant enfreintes.

Au moins une fois par an, le conseil d'administration discutera le planning financier à long terme. A ce sujet, une attention particulière est prêtée à la façon dont les normes de solvabilité et les autres normes financières imposées peuvent être atteintes en continuité et quelles initiatives proactives éventuelles doivent être prises afin de garantir cette continuité. Concrètement, chaque SCA dispose d'un planning financier à long terme actualisé annuellement, qui comprend au moins les éléments tels que prévus à l'article 2 de l'arrêté ministériel du 3 juin 2004 portant les conditions particulières relatives à la liquidité et à la solvabilité des sociétés de crédit agréées.

Le conseil d'administration de la SCA veille à ce qu'aucun risque financier ne soit pris lors du choix d'utiliser une certaine formule de financement, qui compromet la capacité financière de la SCA. Il se préparera soigneusement et s'informer suffisamment afin de prendre une décision en connaissance de cause. Lors de la prise de décisions relatives à une formule de financement, les données dont dispose le preneur de décisions doivent clairement indiquer l'impact du choix.

Pour ce qui concerne la politique des dividendes de la SCA, le conseil d'administration de la SCA doit motiver de quelle façon cette problématique est traitée endéans du cadre réglementaire, dans un souci du maintien et du renforcement de la structure de capital.

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 2 avril 2004 portant les conditions auxquelles les sociétés de crédits peuvent être agréées par le Gouvernement flamand et fixant les institutions de crédits agréées par le Gouvernement flamand, en exécution de l'article 78 du décret du 15 juillet 1997 portant le Code flamand du Logement

Bruxelles, le 14 décembre 2012.

La Ministre flamande de l'Energie, du Logement, des Villes et de l'Economie sociale,
F. VAN DEN BOSSCHE

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2013/35092]

21 DECEMBER 2012. — Besluit van de Vlaamse Regering tot wijziging van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 maart 2010 tot vaststelling van de tarieven van het loodsgeld, loodsvergoedingen voor loodsverrichtingen in de loodsvaarwateren en andere kosten

De Vlaamse Regering,

Gelet op het Scheldereglement, artikel 24, eerste lid, gewijzigd bij het verdrag, gesloten tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaamse Gewest, inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven, ondertekend in Middelburg op 21 december 2005, en goedgekeurd bij het decreet van 9 maart 2007;

Gelet op het decreet van 19 april 1995 betreffende de organisatie en de werking van de loodsdienst van het Vlaamse Gewest en betreffende de brevetten van havenloods en bootman, artikel 12, 13, artikel 15, gewijzigd bij het decreet van 16 juni 2006, en artikel 17;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 26 maart 2010 tot vaststelling van de tarieven van het loodsgeld, loodsvergoedingen voor loodsverrichtingen in de loodsvaarwateren en andere kosten;

Gelet op het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor de begroting, gegeven op 21 december 2012;

Overwegende dat de brandstofprijzen dermate evolueren dat de kosten van de Vlaamse loodsdienst verder onder druk komen te staan en dat daarom een bunker adjustment factor moet worden toegepast, hetgeen een courante praktijk is in de maritieme sector;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, artikel 3, §1;

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat het aanrekenen van een bunker adjustment factor dringend en noodzakelijk is om de sterk stijgende brandstofprijzen op te vangen en om de verliezen van de Vlaamse loodsdienst te beperken;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. In artikel 1 van het besluit van de Vlaamse Regering van 26 maart 2010 tot vaststelling van de tarieven van het loodsgeld, loodsvergoedingen voor loodsverrichtingen in de loodsvaarwateren en andere kosten, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juli 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 2° wordt vervangen door wat volgt:

« 2° breedte: de maximale breedte, inbegrepen de uitstekende gedeelten op de scheepszij of de brug, zoals aangeduid op het actuele scheepsplan (general arrangement plan); »;

2° punt 10° wordt vervangen door wat volgt:

« 10° SWATH-operabele vaartuigen: de vaartuigen met een minimaal vrijboord van 4,5 meter in beladen toestand op de zomerlastlijn; »;

3° punt 14° wordt vervangen door wat volgt:

« 14° actieve loodsbestelling:

a) voor inkomende vaart: loodsbestelling die actief wordt zes uur voor de loodsbesteltijd;

b) voor uitgaande vaart: loodsbestelling die actief wordt drie uur voor de loodsbesteltijd; »;

4° er wordt een punt 16° toegevoegd, dat luidt als volgt:

« 16° bijzonder of buiten normaal transport: een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de kunstwerken veroorzaakt of een transport dat vanwege de lengte, de breedte, de hoogte boven het water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid, de snelheid of de tijdsduur door de bevoegde instantie, in overleg met de loodsdienst, respectievelijk als een bijzonder transport of als een buiten normaal transport aangeduid wordt; ».

Art. 2. Artikel 8 van hetzelfde besluit, vervangen bij het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juli 2011, wordt vervangen door wat volgt:

« Art. 8. Voor gesleepte vaartuigen en bijzondere of buiten normale transporten wordt voor de berekening van het loodsgeld de blokmaat als volgt vastgesteld:

1° lengte: de lengte van het gesleepte vaartuig of transport, verhoogd met de lengte van de sleper. Als er gedurende het volledige traject verschillende sleepers worden ingezet, wordt de lengte verhoogd met de lengte van elke bijkomende sleper. Als gedurende de sleepreis een of meer sleepboten vervangen worden door grotere of kleinere sleepboten, worden voor de berekening van de blokmaat alleen de afmetingen van de grootste sleepboten gebruikt;

2° breedte: de grootste breedte van ofwel het gesleepte vaartuig of transport, ofwel de breedste sleper;

3° diepgang: de zomerdiepgang van het vaartuig of transport, tenzij de gebruikte sleper of een van de gebruikte sleepers een grotere zomerdiepgang heeft.

Bovenop de loodsgelden worden de loodsvergoedingen voor gesleepte vaartuigen en voor bijzondere of buiten normale transporten, vermeld in artikel 14, 8°, aangerekend. ».

Art. 3. In artikel 14 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juli 2011, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° punt 1° wordt vervangen door wat volgt:

« 1° als een actieve loodsbestelling met meer dan één uur wordt verlaat of verplaatst of als een actieve loodsbestelling vervalt of wordt afbesteld, wordt 180 euro aangerekend; »;

2° in punt 5°, a), worden de punten 1) tot en met 5) vervangen door wat volgt:

« 1) 1080 euro per etmaal of een gedeelte daarvan en telkens 540 euro voor elke volgende periode van twaalf uur of een gedeelte daarvan voor niet-SWATH-operabele vaartuigen;

2) 2160 euro per etmaal of een gedeelte daarvan en telkens 1.080 euro voor elke volgende periode van twaalf uur of een gedeelte daarvan voor SWATH-operabele vaartuigen; »;

3° punt 8° wordt vervangen door wat volgt:

« 8° de loodsdienst stelt de volledige kostprijs vast die aan de exploitant wordt aangerekend voor gesleepte vaartuigen en voor een bijzonder of buiten normaal transport, op basis van de duurtijd van de inzet van de loods of loodsen, de ingezette middelen, daarbij rekening houdend met de moeilijkheidsgraad van het transport; ».

Art. 4. Artikel 18 van hetzelfde besluit, gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 1 juli 2011, wordt vervangen door wat volgt:

« Art. 18. Als een derde gebruikmaakt van de expertise van een loods buiten de standplaats, stelt de loodsdienst de volledige kostprijs vast, op basis van de duurtijd van de inzet van de loods of loodsen en de ingezette middelen. Bijkomend worden alle reis- en verblijfkosten vanaf het moment van vertrek uit de standplaats tot de terugkeer in de standplaats, aangerekend. ».

Art. 5. In hetzelfde besluit worden een artikel 18/1 en 18/2 ingevoegd, die luiden als volgt:

« Art. 18/1. Aan de exploitant wordt een bunker adjustment factor aangerekend die is gekoppeld aan de officiële maximale gasolieprijs van 30 juni 2012 van 672,60 euro per 1000 liter, exclusief BTW. Vanaf 1 januari 2013 en vervolgens om de drie maanden wordt de stijging of de daling van de officiële maximale gasolieprijs vastgesteld. Voor elke stijging of daling met 7 euro per 1000 liter, exclusief btw, wordt de bunker adjustment factor vastgesteld op telkens plus 0,10 % van het loodsgeld, vermeld in de bijlagen 1 en 2, of telkens min 0,10 % van het loodsgeld, vermeld in de bijlagen 1 en 2, vanaf de eerste dag van de derde maand volgend op de vaststelling van de nieuwe officiële maximale gasolieprijs. De bunker adjustment factor wordt afzonderlijk op de loodsgeldfactuur vermeld.

Art. 18/2. De loodsdienst biedt de mogelijkheid dat exploitanten reisgebonden elektronische berichten ontvangen. Aan de exploitant die van deze dienstverlening gebruikmaakt, wordt per enkele reis 5 euro vergoeding aangerekend. ».

Art. 6. Dit besluit treedt in werking op 1 januari 2013.

Art. 7. De Vlaamse minister, bevoegd voor de openbare werken, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 21 december 2012.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
K. PEETERS

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,
H. CREVITS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2013/35092]

21 DECEMBRE 2012. — Arrêté du Gouvernement flamand modifiant l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 mars 2010 fixant les tarifs des droits de pilotage et les indemnités pour les opérations de pilotage dans les eaux de pilotage et autres frais

Le Gouvernement flamand,

Vu le Règlement de l'Escaut, notamment l'article 24, premier alinéa, modifié par le traité conclu entre le Royaume des Pays-Bas et la Région flamande relatif à la cessation de l'interconnexion des tarifs des droits de pilotage, signé à Middelburg le 21 décembre 2005 et approuvé par le décret du 9 mars 2007;

Vu le décret du 19 avril 1995 relatif à l'organisation et au fonctionnement du service de pilotage de la Région flamande et relatif aux brevets de pilote de port et de maître d'équipage, notamment les articles 12 et 13, l'article 15, modifié par le décret du 16 juin 2006, et l'article 17;

Vu l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 mars 2010 fixant les tarifs des droits de pilotage et les indemnités pour les opérations de pilotage dans les eaux de pilotage et autres frais;

Vu l'accord du Ministre flamand chargé du budget, donné le 21 décembre 2012;

Considérant que l'évolution des prix des carburants exerce une pression croissante sur la structure des coûts du « Vlaamse loodsdienst » (Service flamand de Pilotage) et que, par conséquent, l'application d'un « bunker adjustment factor » s'impose, ce qui est une pratique courante dans le secteur maritime;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, notamment l'article 3, § 1^{er};

Vu l'urgence;

Considérant que l'imputation d'un « bunker adjustment factor » est urgente et nécessaire afin de faire face aux prix des carburants en forte croissance et de limiter les pertes du « Vlaamse loodsdienst »;

Sur la proposition de la Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. A l'article 1^{er} de l'arrêté du Gouvernement flamand du 26 mars 2010 fixant les tarifs des droits de pilotage et les indemnités pour les opérations de pilotage dans les eaux de pilotage et autres frais, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 1^{er} juillet 2011, sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 2° est remplacé par la disposition suivante :

« 2° largeur : la largeur maximale, y compris les parties saillantes de la muraille ou du pont, telle qu'indiquée sur le plan actuel d'aménagement du navire (general arrangement plan); »;

2° le point 10° est remplacé par la disposition suivante :

« 10° navires SWATH-opérables : les navires chargés ayant un franc-bord d'au moins 4,5 mètres à la ligne de charge d'été; »;

3° le point 14° est remplacé par la disposition suivante :

« 14° commande du pilote activée :

a) pour la navigation entrante : commande du pilote qui devient active six heures avant l'heure de mise à bord;

b) pour la navigation sortante : commande du pilote qui devient active trois heures avant l'heure de mise à bord; »;

4° il est ajouté un point 16°, rédigé comme suit :

« 16° transport exceptionnel ou hors norme : un objet flottant se trouvant dans un état tel qu'il peut présenter, pendant le déplacement, un risque sérieux pour la sécurité de la navigation, ou qu'il est susceptible de causer des dommages aux œuvres d'art ou un transport qui en raison de la longueur, de la largeur, de la hauteur au-dessus de l'eau, du tirant d'eau, de la manoeuvrabilité, de la rapidité ou de la durée, est désigné par l'instance compétente, en concertation avec le service de pilotage, comme un transport respectivement exceptionnel ou hors norme; ».

Art. 2. L'article 8 du même arrêté, remplacé par l'arrêté du Gouvernement flamand du 1^{er} juillet 2011, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 8. Pour le calcul des droits de pilotage des navires remorqués et des transports exceptionnels ou hors norme, les mesures cubiques sont définies de la façon suivante :

1° longueur : la longueur du navire remorqué ou du transport, majorée de la longueur du remorqueur. Si plusieurs remorqueurs sont utilisés pendant le trajet entier, la longueur est majorée de la longueur de chaque remorqueur supplémentaire. Si pendant le trajet de remorquage un ou plusieurs remorqueurs sont remplacés par des remorqueurs plus grands ou plus petits, seules les dimensions des plus grands remorqueurs sont utilisées pour le calcul des mesures cubiques;

2° largeur : la plus grande largeur, soit du navire remorqué ou du transport, soit du remorqueur le plus large;

3° tirant d'eau : le tirant d'eau d'été du navire ou du transport, sauf si le remorqueur ou un des remorqueurs utilisés ont un plus grand tirant d'eau d'été.

Outre les droits de pilotage, des indemnités de pilotage sont imputées pour des navires remorqués et pour des transports exceptionnels ou hors norme, tels que visés à l'article 14, 8°. ».

Art. 3. A l'article 14 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 1^{er} juillet 2011, sont apportées les modifications suivantes :

1° le point 1° est remplacé par la disposition suivante :

« 1° en cas de retard ou de report de plus d'une heure d'une commande du pilote activée, ou en cas d'expiration ou d'annulation d'une commande du pilote activée, un montant de 180 euros sera facturé; »;

2° au point 5°, a), les points 1) à 5) inclus sont remplacés par la disposition suivante :

« 1) 1.080 euros par période de 24 heures ou partie de cette dernière et chaque fois 540 euros pour chaque période suivante de douze heures ou partie de cette dernière pour des navires autres que les navires SWATH-opérables;

2) 2.160 euros par période de 24 heures ou partie de cette dernière et chaque fois 1.080 euros pour chaque période suivante de douze heures ou partie de cette dernière pour des navires SWATH-opérables; »;

3° le point 8° est remplacé par la disposition suivante :

« 8° le service de pilotage fixe le coût total facturé à l'exploitant pour des navires remorqués et pour un transport exceptionnel ou hors norme, sur la base de la durée de l'intervention du ou des pilotes et des moyens mis en œuvre, en tenant compte du degré de difficulté du transport; ».

Art. 4. L'article 18 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 1^{er} juillet 2011, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 18. Lorsqu'un tiers a recours à l'expertise d'un pilote en dehors de la station d'attache, le service de pilotage fixe le coût total sur la base de la durée de l'intervention du ou des pilotes et des moyens mis en œuvre. En outre, tous les frais de parcours et de séjour à partir du moment de départ de la station d'attache jusqu'au moment du retour à la station d'attache, seront imputés. ».

Art. 5. Dans le même arrêté, il est inséré un article 18/1 et un article 18/2, rédigés comme suit :

« Art. 18/1. Un « bunker adjustment factor » lié au prix maximum officiel du gasoil au 30 juin 2012, à savoir 672,60 euros par 1000 litres, hors TVA, sera imputé à l'exploitant. A partir du 1^{er} janvier 2013 et ensuite tous les trois mois, la hausse ou la baisse du prix maximum officiel du gasoil est fixée. Pour chaque hausse ou baisse de 7 euros par 1000 litres, hors TVA, le « bunker adjustment factor » est fixé chaque fois à plus 0,10 % des droits de pilotage visés aux annexes 1re et 2, ou chaque fois à moins 0,10 % des droits de pilotage visés aux annexes 1re et 2, à partir du premier jour du troisième mois suivant la fixation du nouveau prix maximum officiel du gasoil. Le « bunker adjustment factor » est mentionné séparément sur la facture des droits de pilotage.

Art. 18/2. Le service de pilotage offre aux exploitants la possibilité de recevoir des messages électroniques liés au voyage. Une indemnité de 5 euros par trajet simple sera imputée à l'exploitant utilisant ce service. ».

Art. 6. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} janvier 2013.

Art. 7. Le Ministre flamand ayant les travaux publics dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 21 décembre 2012.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,
K. PEETERS

La Ministre flamande de la Mobilité et des Travaux publics,
H. CREVITS

DEUTSCHSPRACHIGE GEMEINSCHAFT COMMUNAUTE GERMANOPHONE — DUITSTALIGE GEMEENSCHAP

MINISTERIUM DER DEUTSCHSPRACHIGEN GEMEINSCHAFT

[2013/200494]

20. DEZEMBER 2012 — Erlass der Regierung zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 30. März 1973 zur Festlegung der gemeinsamen Regeln zur Berechnung der Tagespflegesätze, die für den Unterhalt, die Erziehung und die Pflege von Personen mit Behinderung, die zu Lasten der öffentlichen Hand untergebracht sind, gewährt werden

Aufgrund des Dekretes vom 19. Juni 1990 zur Schaffung einer Dienststelle der Deutschsprachigen Gemeinschaft für Personen mit einer Behinderung, Artikel 32 § 1, abgeändert durch das Dekret vom 3. Februar 2003;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 30. März 1973 zur Festlegung der gemeinsamen Regeln zur Berechnung der Tagespflegesätze, die für den Unterhalt, die Erziehung und die Pflege von Personen mit Behinderung, die zu Lasten der öffentlichen Hand untergebracht sind, gewährt werden;

Aufgrund des günstigen Gutachtens des Finanzinspektors vom 14. Dezember 2012;

Aufgrund des Einverständnisses des Ministerpräsidenten, zuständig für den Haushalt vom 14. Dezember 2012;

Aufgrund des Gutachtens des Verwaltungsrates der Dienststelle für Personen mit einer Behinderung vom 30. November 2012;