

VLAAMSE OVERHEID

[C – 2016/36191]

15 JULI 2016. — Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de tarieven van het loodsgeld, de 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, bootman en diepzeeloads, artikel 12 en 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 14 juli 2016;

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

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat de aanpassing van de loodsgelden voor de Scheldevaart dringend en noodzakelijk is om de verliezen van de Vlaamse en de Nederlandse loodsdienst te beperken;

Op voorstel van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,

Toerisme en Dierenwelzijn;

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1. In dit besluit wordt verstaan onder:

1° blokmaat: lengte x breedte x zomerdiepgang, waarbij het resultaat naar beneden wordt afgerond als het eerste cijfer na de komma minder dan 5 bedraagt, en naar boven als het eerste cijfer na de komma 5 of meer bedraagt;

2° breedte: de maximale breedte, inbegrepen de uitstekende gedeelten op de scheepzij of de brug, zoals aangeduid op het actuele scheepsplan of het general arrangement plan

3° exploitant: de gezagvoerder, reder, bevrachter, charteraar, beheerder of agent van een vaartuig;

4° lengte: de lengte over alles volgens de "Wheelhouse poster" of de "Pilot card";

5° opvaarttype ETA: het schip zal opvaren en belodst worden bij aankomst aan de loodskruispost;

6° opvaarttype GTO: de agent geeft de gewenste tijd van opvaart aan, het schip zal op dat tijdstip opvaren en belodst worden;

7° opvaarttype GTA: de agent geeft de gewenste tijd van aankomst in de haven aan. Op basis daarvan berekent het Loodswezen wanneer het schip belodst moet worden;

8° roroschip: een vaartuig dat vracht vervoert die van en aan boord wordt gereden, dat als dusdanig wordt ingezet en dat door de Vlaamse loodsdienst is erkend;

9° zomerdiepgang: de maximale inzinking van het gelijklastige vaartuig waarbij de voor- en achterdiepgang identiek zijn in de zomer in zoet water volgens de "International Convention Load Lines 1966". Dat komt overeen met de zomerdiepgang in zout water, vermeerderd met de "fresh water allowance", aangeduid met de letter F op het PLIMSOLL-merk.

Art. 2. Het loodsgeld voor niet-roroschepen wordt door de Vlaamse loodsdienst vastgesteld aan de hand van de blokmaat, de daarmee overeenstemmende blokmaatklasse, en het loodstraject conform bijlage 1, die bij dit besluit is gevoegd.

Het loodsgeld voor roroschepen wordt door de Vlaamse loodsdienst vastgesteld aan de hand van de blokmaat, de daarmee overeenstemmende blokmaatklasse, en het loodstraject conform bijlage 2, die bij dit besluit is gevoegd.

De blokmaat wordt vastgelegd door de Vlaamse loodsdienst. Om ontvankelijk te zijn, moeten aanpassingen aan de blokmaat binnen drie maanden na de factuurdatum aan de Vlaamse loodsdienst worden voorgelegd. De Vlaamse loodsdienst beslist autonoom over aanpassingen aan de blokmaat.

Voor het traject Antwerpen - Boven-Zeeschelde, of omgekeerd, en voor een verhaling op de Boven-Zeeschelde wordt het loodsgeld vastgesteld op basis van het tarief "verhaling Antwerpen".

Art. 3. In dit artikel worden de volgende geografische posities verstaan onder uiterton:

1° voor het Oostgat: 51° 35' 30" N. 003° 23' 00" O;

2° voor het Scheur: 51° 24' 00" N. 003° 07' 30" O;

3° voor de Wielingen: 51° 22' 30" N. 003° 07' 30" O;

4° voor Oostende: 51° 16' 12" N, 002° 51' 55" O;

5° voor Nieuwpoort: 51° 13' 57" N, 002° 38' 36" O.

Elk begonnen traject wordt volledig aangerekend.

Als een vaartuig voor de uiterton rechtsomkeer moet maken op het traject "zee - kusthaven" (of omgekeerd) of op het traject "zee - Vlissingen rede" of omgekeerd, wordt één traject aangerekend.

Als een vaartuig voorbij de uiterton rechtsomkeer moet maken op het traject “zee - kusthaven” of omgekeerd of op het traject “zee - Vlissingen rede” of omgekeerd, worden twee trajecten aangerekend.

Als een vaartuig voor de boeien 46/55 rechtsomkeer moet maken op het traject “Vlissingen rede - Antwerpen” of omgekeerd, wordt één traject aangerekend.

Als een vaartuig voorbij de boeien 46/55 rechtsomkeer moet maken op het traject “Vlissingen rede - Antwerpen” of omgekeerd, worden twee trajecten aangerekend.

Als een vaartuig voor de sluizen van Terneuzen rechtsomkeer moet maken op het traject “Vlissingen rede - Gent” of omgekeerd, wordt één traject aangerekend.

Als een vaartuig voorbij de sluizen van Terneuzen rechtsomkeer moet maken op het traject “Vlissingen rede - Gent” of omgekeerd, worden twee trajecten aangerekend.

Art. 4. Voor het traject “kusthaven - Duinkerke rede” via de boei E12 of omgekeerd of “Vlissingen rede - Duinkerke rede” of omgekeerd wordt het tarief “zee - kusthaven” of “Vlissingen rede - zee” verhoogd met het tarief “kusthaven - kusthaven”.

Voor het traject “kusthaven - Duinkerke rede” via de Vlaanderenroute of omgekeerd of “Vlissingen rede - Duinkerke rede” via de Vlaanderenroute of omgekeerd wordt het tarief “zee - kusthaven” of “Vlissingen rede - zee” verhoogd met tweemaal het tarief “kusthaven - kusthaven”.

Art. 5. De loodsgelden en de loodsvergoedingen moeten betaald worden binnen één maand na de factuurdatum, en in elk geval voor het eerstvolgende vertrek van het vaartuig naar zee of naar het buitenland, aan de ontvanger van de loodsgelden, tenzij er bij de ontvanger voldoende geachte zekerheid is gesteld.

Alle loodsgelden en de loodsvergoedingen die voortvloeien uit een uitgaande reis van een vaartuig, moeten door de exploitant in de vertrekhaven betaald worden. Dat geldt ook voor reizen tussen de havens van Gent en Antwerpen of havens of ligplaatsen die op de Boven-Zeeschelde liggen of omgekeerd.

In het tweede lid wordt verstaan onder uitgaande reis: een reis vanaf een Vlaamse haven naar zee of tot het vaartuig afgemeerd is in een volgende Vlaamse haven.

Voor reizen van Oostende en Zeebrugge naar Antwerpen of Gent of naar havens of ligplaatsen die op de Boven-Zeeschelde liggen (of omgekeerd) betaalt de exploitant in de vertrekhaven de loodsgelden en loodsvergoedingen tot Vlissingen rede en betaalt de exploitant in de haven van bestemming de loodsgelden en loodsvergoedingen vanaf Vlissingen rede.

Art. 6. Voor gesleepte vaartuigen en bijzondere of buitennormale 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.

Boven op de loodsgelden worden de loodsvergoedingen voor gesleepte vaartuigen, vermeld in artikel 13, tweede lid, 10°, aangerekend.

Boven op de loodsgelden worden de loodsvergoedingen voor bijzondere of buitennormale transporten, vermeld in artikel 13, tweede lid, 11°, aangerekend.

Art. 7. Als een gezagvoerder van een vaartuig vanwege een verplichting opgelegd door de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart of de afdeling Scheepvaartbegeleiding (Agentschap MDK) gelijktijdig gebruik maakt van een tweede loods, wordt daarvoor 50% loodsgeld aangerekend.

Art. 8. Als een gezagvoerder van een vaartuig gebruikmaakt van het loodsen op afstand of van een loods die adviezen geeft vanaf een ander vaartuig waarop loodsdienst wordt verricht, wordt 100% loodsgeld aangerekend.

Art. 9. Voor de houders van een verklaring van vrijstelling wordt per afgelegd traject waarvoor een verklaring is afgeleverd, 105 euro aangerekend. Verhalingen in de haven, waar de verklaring van toepassing is, worden niet gefactureerd.

Art. 10. Vaartuigen die vrijgesteld zijn van loodsplicht, vaartuigen met een ontheffing of gezagvoerders met een ontheffing betalen geen loodsgeld.

Art. 11. Als de personen en de vaartuigen, vermeld in artikel 9 en 10, daadwerkelijk gebruikmaken van de diensten van een loods, zijn ze verplicht om het loodsgeld en de loodsvergoedingen te betalen.

Bij gebrek aan een agent zal de loods, in samenspraak met de dienstleiding van de Vlaamse loodsdienst, de blokmaat van het vaartuig bepalen en daarop het loodsgeld berekenen. De loods int het loodsgeld dat op die manier is vastgesteld, en eventuele loodsvergoedingen aan boord van het vaartuig.

Art. 12. De volgende categorieën van vaartuigen die van de loodsplicht vrijgesteld zijn, betalen loodsgeld noch loodsvergoedingen, ook al maken ze daadwerkelijk gebruik van de diensten van een loods:

- 1° Belgische en Nederlandse oorlogsvaartuigen;
- 2° vaartuigen in eigendom van of in beheer bij de Belgische, Vlaamse of Nederlandse overheid;
- 3° vaartuigen in eigendom van of in beheer bij de Vlaamse of Nederlandse loodsdienst.

Art. 13. (A) In dit artikel wordt verstaan onder:

1° actieve loodsbestelling:

- a) voor inkomende vaart: de loodsbestelling die actief wordt zes uur voor de loodsbesteltijd;
- b) voor uitgaande vaart: de loodsbestelling die actief wordt drie uur voor de loodsbesteltijd.

2° bijzonder of buitennormaal transport: een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat er een 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 buitennormaal transport aangeduid wordt;

- 3° compenseren en kalibreren: afstellen van het scheepskompas;
- 4° etmaal: een periode van vierentwintig uur, ongeacht de aanvang;
- 5° loodsbestelling: de opgave van een besteltijd volgens het opvaarttype;
- 6° loodsbesteltijd: het tijdstip waarop de loods aan boord is gewenst volgens het opvaarttype.

(B) De exploitant moet, naast de loodsgelden, in de volgende gevallen de daarbij vermelde loodsvergoedingen betalen:

1° als een actieve loodsbestelling met meer dan één uur wordt verlaat of verplaatst of als een actieve loodsbestelling vervalt of wordt afbesteld, gelden de volgende regels:

a) inkomend:

- 1) 10% van het loodsgeld van het eerste traject voor wijziging of afbestelling vanaf zes uur voor de loodsbesteltijd, met een minimum van 180 euro;
- 2) 15% van het loodsgeld van het eerste traject voor wijziging of afbestelling vanaf drie uur voor de loodsbesteltijd, met een minimum van 180 euro;
- 3) 20% van het loodsgeld van het eerste traject voor wijziging of afbestelling bij loods aan boord en als de loods onverrichterzake terugkeert, met een minimum van 180 euro;

b) uitgaand:

- 1) 10% van het loodsgeld van het eerste traject voor wijziging of afbestelling vanaf drie uur voor de loodsbesteltijd, met een minimum van 180 euro;
- 2) 15% van het loodsgeld van het eerste traject voor wijziging of afbestelling vanaf één uur voor de loodsbesteltijd, met een minimum van 180 euro;
- 3) 20% van het loodsgeld van het eerste traject voor wijziging of afbestelling bij loods aan boord en als de loods onverrichterzake terugkeert, met een minimum van 180 euro;

2° als een vaartuig zich meer dan één uur na de loodsbesteltijd niet binnen een straal van vijf mijl van de loodskruispost bevindt, wordt een vast bedrag van 190 euro aangerekend wegens laattijdige aankomst;

3° als een oponthoud plaatsvindt tijdens de loodsreis, wordt 95 euro per uur aangerekend vanaf het moment dat de loodsreis onderbroken wordt tot het moment dat de loodsreis hervat wordt, waarbij ieder begonnen uur als een vol uur aangerekend wordt. Die regeling is echter niet van toepassing als het oponthoud te wijten is aan de stand van het getij, de weersomstandigheden, congestie aan de sluizen of wachttijden ten gevolge van een scheepsvoorval die tijdens de loodsreis zijn ontstaan;

4° als een gezagvoerder van een ten anker liggend vaartuig gebruikmaakt van de diensten van een loods omdat hij daartoe krachtens wettelijk voorschrift verplicht is, of omdat hij daarom heeft verzocht, wordt 95 euro per uur aangerekend, waarbij elk begonnen uur als een vol uur aangerekend wordt;

5° als een gezagvoerder na de volbrachte loodsreis de loods aan boord houdt om later over hem te beschikken of om een beroep op hem te kunnen doen, wordt 95 euro per uur aangerekend, waarbij ieder begonnen uur als een vol uur aangerekend wordt;

6° als een gezagvoerder de loods niet kan ontschepen aan de loodskruispost tijdens een stormbeloedsing, maar meeneemt naar een buitenlandse haven die niet in de Schelderegio ligt, moeten de volgende loodsvergoedingen betaald worden:

a) vanaf het moment van het voorbijvaren van de loodskruispost tot de terugkeer van de loods op de standplaats: 1400 euro per etmaal of een gedeelte daarvan en telkens 700 euro voor elke volgende periode van twaalf uur of een gedeelte daarvan;

b) alle reis- en verblijfkosten van de loods vanaf het moment van de ontscheping tot de terugkeer in de standplaats;

c) een dagvergoeding van 90 euro per kalenderdag vanaf de dag van de ontscheping tot en met de dag van de aankomst in de standplaats;

7° als een gezagvoerder de loods niet ontscheept aan de loodskruispost, in andere gevallen dan de gevallen, vermeld in punt 6°, maar meeneemt naar een buitenlandse haven die niet in de Schelderegio ligt, moeten de volgende loodsvergoedingen betaald worden:

a) vanaf het moment van het voorbijvaren van de loodskruispost tot de terugkeer van de loods op de standplaats: 2800 euro per etmaal of een gedeelte daarvan en telkens 1400 euro voor elke volgende periode van twaalf uur of een gedeelte daarvan;

b) alle reis- en verblijfkosten van de loods vanaf het moment van de ontscheeping tot de terugkeer in de standplaats;

c) een dagvergoeding van 90 euro per kalenderdag vanaf de dag van de ontscheeping tot en met de dag van de aankomst in de standplaats;

8° als een gezagvoerder de loods niet inscheept aan de loodskruispost, maar in een buitenlandse haven die niet in de Schelderegio ligt, moeten de volgende loodsvergoedingen betaald worden:

a) vanaf het moment van het vertrek vanuit de standplaats tot het moment van het voorbijvaren van de loodskruispost waar de loods zijn loodstaak aanvangt: 2800 euro per etmaal of gedeelte daarvan en telkens 1400 euro voor elke volgende periode van twaalf uur of een gedeelte daarvan;

b) alle reis- en verblijfkosten van de loods vanaf het moment van het vertrek vanuit de standplaats tot de inscheeping in de buitenlandse haven;

c) een dagvergoeding van 90 euro per kalenderdag vanaf de dag van het vertrek vanuit de standplaats tot en met de dag van de inscheeping in de buitenlandse haven;

9° als een loods ten gevolge van zijn komst aan boord van een besmet vaartuig in een observatie-inrichting of ziekenhuis aan wal moet worden opgenomen, wordt 2250 euro per etmaal of gedeelte daarvan aangerekend en telkens 1125 euro voor elke volgende periode van twaalf uur of een gedeelte daarvan vanaf het tijdstip waarop hij is opgenomen, onverminderd de kosten die voortvloeien uit de opname in de observatie-inrichting of het ziekenhuis;

10° voor de uitvoering van een sleeptransport wordt het loodsgeld verhoogd met 150 euro per begonnen uur;

11° de loodsdienst stelt de volledige kostprijs vast die aan de exploitant wordt aangerekend voor een bijzonder of buitennormaal transport, op basis van de duurtijd van de inzet van de loods of loodsen en de ingezette middelen, rekening houdend met de moeilijkheidsgraad van het transport;

12° als een loods wordt ingezet voor de uitvoering van een proefvaart, wordt het loodsgeldtarief voor het betreffende traject, verhoogd met 95 euro per begonnen uur, aangerekend;

13° als een loods wordt ingezet om te compenseren en te kalibreren, wordt 190 euro aangerekend.

Art. 14. De exploitant is vrijgesteld van de betaling van de loodsvergoedingen, vermeld in artikel 13, tweede lid, 3°, 6° en 7°, als de oorzaak van de gevallen, vermeld in artikel 13, tweede lid, 3°, 6° en 7°, het gevolg is van een tekortkoming van de loodsdienst.

Art. 15. Als voor het aan boord brengen of ontschepen van een loods extra kosten moeten worden gemaakt, moeten die door de exploitant van het vaartuig worden betaald.

Art. 16. Als een derde gebruikmaakt van de expertise van een loods binnen de standplaats, wordt een vergoeding van 95 euro per uur aangerekend, met een minimum van 570 euro per kalenderdag.

Art. 17. 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 het vertrek uit de standplaats tot de terugkeer in de standplaats aangerekend.

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

Art. 19. Aan de exploitant wordt een bunker adjustment factor aangerekend die is gekoppeld aan de officiële maximale gasolieprijs van 31 maart 2016 van 351,70 euro per 1000 liter, exclusief btw. Vanaf 1 oktober 2016 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 bijlage 1 en 2, of telkens min 0,10% van het loodsgeld, vermeld in bijlage 1 en 2, vanaf de eerste dag van de derde maand die volgt op de vaststelling van de nieuwe officiële maximale gasolieprijs. De bunker adjustment factor wordt afzonderlijk op de loodsgeldfactuur vermeld.

Art. 20. De loodsgelden en loodsvergoedingen zullen jaarlijks op 1 augustus automatisch geïndexeerd worden overeenkomstig de Belgische consumptieprijsindex.

Art. 21. 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 de besluiten van de Vlaamse Regering van 1 juli 2011 en van 21 december 2012, wordt opgeheven.

Art. 22. Dit besluit treedt in werking op 1 augustus 2016.

Art. 23. De Vlaamse minister, bevoegd voor het mobiliteitsbeleid, de openbare werken en het vervoer, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 15 juli 2016.

De minister-president van de Vlaamse Regering,
Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,
Ben WEYTS

Bijlage 1. Loodsgeld in euro voor niet-roroschepen

Blokmaat-klasse	Blokmaat van - tot en met	LOODSGELD IN EURO VOOR NIET-ROROSCHEPEN										
		Zee - kust of omgekeerd	Kust - Vlissingen rede of omgekeerd	Kust - kust	Verhaling kust	Redenbe-looding kust	Zee - Vlissingen rede of omgekeerd	Vlissingen rede - Antwerpen of omgekeerd	Vlissingen rede - Gent of omgekeerd	Gent - Antwerpen of omgekeerd	Verhaling Antwerpen	Verhaling Gent
1	0 - 1.999	148	119	140	37	45	182	94	80	99	56	47
2	2.000 - 3.999	257	206	243	64	78	282	141	121	149	85	71
3	4.000 - 5.999	432	345	411	108	130	460	241	205	254	146	121
4	6.000 - 7.999	628	503	597	157	188	658	352	297	369	210	176
5	8.000 - 9.999	842	675	801	210	253	876	473	402	496	284	237
6	10.000 - 12.499	1.136	908	1.078	284	341	1.172	638	543	670	383	319
7	12.500 - 14.999	1.234	988	1.173	309	371	1.272	694	590	728	416	346
8	15.000 - 17.499	1.333	1.067	1.267	334	399	1.371	750	636	787	449	375
9	17.500 - 19.999	1.433	1.146	1.361	359	430	1.471	805	684	846	483	404
10	20.000 - 22.499	1.532	1.225	1.455	383	460	1.570	862	732	905	517	431
11	22.500 - 24.999	1.632	1.305	1.550	408	490	1.670	918	781	964	550	460
12	25.000 - 27.499	1.731	1.384	1.643	433	519	1.770	973	828	1.022	583	488
13	27.500 - 29.999	1.829	1.464	1.738	458	549	1.870	1.030	876	1.083	618	515
14	30.000 - 32.499	1.928	1.543	1.832	482	578	1.970	1.086	922	1.140	651	543
15	32.500 - 34.999	2.028	1.622	1.926	508	608	2.068	1.142	970	1.199	685	572
16	35.000 - 37.499	2.127	1.701	2.021	531	638	2.167	1.197	1.018	1.257	719	599
17	37.500 - 39.999	2.227	1.782	2.115	557	668	2.267	1.254	1.066	1.317	752	627
18	40.000 - 42.499	2.324	1.860	2.209	581	698	2.367	1.310	1.114	1.376	786	655
19	42.500 - 44.999	2.424	1.940	2.304	606	728	2.467	1.366	1.161	1.434	820	683
20	45.000 - 47.499	2.523	2.018	2.397	631	756	2.567	1.422	1.208	1.493	853	711

LOODSGELD IN EURO VOOR NIET-ROROSCHEPEN													
Blokmaat-klasse	Blokmaat van - tot en met	Zee - kust of omgekeerd	Kust - Vlissingen rede of omgekeerd	Kust - kust	Verhaling kust	Redenbeloofding kust	Zee - Vlissingen rede of omgekeerd	Vlissingen rede - Antwerpen of omgekeerd	Vlissingen rede - Gent of omgekeerd	Gent - Antwerpen of omgekeerd	Verhaling Antwerpen	Verhaling Gent	
21	47.500 - 49.999	2.623	2.098	2.492	655	786	2.666	1.478	1.256	1.552	886	738	
22	50.000 - 54.999	2.723	2.178	2.586	681	816	2.765	1.534	1.304	1.611	920	768	
23	55.000 - 59.999	2.822	2.257	2.680	705	847	2.865	1.589	1.351	1.669	954	796	
24	60.000 - 64.999	2.920	2.337	2.775	730	876	2.964	1.646	1.399	1.727	988	823	
25	65.000 - 69.999	3.019	2.416	2.868	755	906	3.064	1.702	1.447	1.788	1.021	852	
26	70.000 - 74.999	3.119	2.495	2.963	780	936	3.164	1.758	1.494	1.845	1.055	880	
27	75.000 - 79.999	3.218	2.574	3.057	804	966	3.262	1.814	1.541	1.905	1.089	907	
28	80.000 - 84.999	3.318	2.654	3.151	830	995	3.362	1.870	1.589	1.962	1.122	935	
29	85.000 - 89.999	3.415	2.732	3.245	854	1.024	3.462	1.926	1.637	2.023	1.155	964	
30	90.000 - 94.999	3.515	2.812	3.339	880	1.055	3.562	1.982	1.686	2.082	1.190	991	
31	95.000 - 99.999	3.614	2.891	3.434	904	1.085	3.662	2.038	1.733	2.140	1.223	1.019	
32	100.000 - 109.999	3.714	2.970	3.528	928	1.114	3.762	2.095	1.779	2.200	1.257	1.047	
33	110.000 - 119.999	3.794	3.035	3.605	948	1.139	3.841	2.139	1.818	2.246	1.283	1.070	
34	120.000 - 129.999	3.872	3.098	3.678	968	1.162	3.921	2.184	1.856	2.294	1.310	1.092	
35	130.000 - 139.999	3.952	3.162	3.754	988	1.186	4.000	2.229	1.894	2.340	1.336	1.114	
36	140.000 - 149.999	4.031	3.224	3.829	1.008	1.210	4.079	2.273	1.932	2.388	1.364	1.138	
37	150.000 - 159.999	4.110	3.288	3.904	1.028	1.232	4.159	2.318	1.971	2.435	1.392	1.160	
38	160.000 - 169.999	4.190	3.352	3.981	1.047	1.257	4.239	2.363	2.008	2.481	1.418	1.181	
39	170.000 - 179.999	4.269	3.414	4.055	1.068	1.280	4.318	2.408	2.047	2.528	1.445	1.204	
40	180.000 - 189.999	4.348	3.479	4.131	1.088	1.305	4.398	2.452	2.084	2.575	1.471	1.226	
41	190.000 - 199.999	4.428	3.542	4.207	1.108	1.328	4.478	2.498	2.124	2.623	1.499	1.249	
42	200.000 - 209.999	4.506	3.606	4.282	1.126	1.352	4.557	2.542	2.161	2.670	1.526	1.272	
43	210.000 - 219.999	4.586	3.669	4.358	1.146	1.376	4.637	2.588	2.200	2.716	1.553	1.294	
44	220.000 - 229.999	4.665	3.733	4.431	1.166	1.400	4.717	2.631	2.237	2.763	1.580	1.316	
45	230.000 - 239.999	4.744	3.796	4.508	1.187	1.424	4.798	2.677	2.276	2.811	1.606	1.340	

LOODSGELD IN EURO VOOR NIET-ROROSCHEPEN												
Blokmaat-klasse	Blokmaat van - tot en met	Zee - kust of omgekeerd	Kust - Vlissingen rede of omgekeerd	Kust - kust	Verhaling kust	Redenbeloo ding kust	Zee - Vlissingen rede of omgekeerd	Vlissingen rede - Antwerpen of omgekeerd	Vlissingen rede - Gent of omgekeerd	Gent - Antwerpen of omgekeerd	Verhaling Antwerpen	Verhaling Gent
46	240.000 - 249.999	4.825	3.860	4.583	1.206	1.448	4.877	2.722	2.313	2.858	1.633	1.361
47	250.000 - 259.999	4.904	3.923	4.658	1.226	1.471	4.956	2.766	2.351	2.905	1.660	1.383
48	260.000 - 269.999	4.983	3.986	4.734	1.246	1.496	5.035	2.811	2.389	2.952	1.687	1.405
49	270.000 - 279.999	5.063	4.051	4.809	1.266	1.518	5.115	2.857	2.427	2.999	1.714	1.429
50	280.000 - 289.999	5.142	4.113	4.885	1.285	1.543	5.195	2.901	2.466	3.046	1.740	1.451
51	290.000 - 299.999	5.221	4.177	4.960	1.306	1.566	5.275	2.946	2.504	3.094	1.768	1.473
52	300.000 - 309.999	5.300	4.240	5.035	1.325	1.590	5.354	2.991	2.542	3.140	1.794	1.496
53	310.000 - 319.999	5.380	4.305	5.111	1.345	1.614	5.434	3.035	2.579	3.187	1.821	1.517
54	320.000 - 329.999	5.459	4.367	5.186	1.364	1.638	5.514	3.080	2.619	3.234	1.848	1.540
55	330.000 - 339.999	5.538	4.430	5.261	1.384	1.662	5.593	3.124	2.656	3.281	1.875	1.563
56	340.000 - 349.999	5.618	4.495	5.336	1.404	1.686	5.673	3.170	2.695	3.328	1.902	1.585
57	350.000 - 359.999	5.697	4.557	5.413	1.425	1.709	5.753	3.215	2.732	3.375	1.928	1.607
58	360.000 - 369.999	5.777	4.621	5.486	1.445	1.732	5.833	3.259	2.770	3.422	1.955	1.630
59	370.000 - 379.999	5.855	4.685	5.560	1.465	1.755	5.914	3.304	2.807	3.469	1.981	1.652
60	380.000 en hoger	5.934	4.749	5.635	1.485	1.778	5.994	3.348	2.844	3.517	2.007	1.674

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2016 tot vaststelling van de tarieven van het loodsgeld, de loodsvergoedingen voor loodsvaarrichtingen in de loodsvaarwateren en andere kosten.

Brussel, 15 juli 2016

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

Bijlage 2. Loodsgeld in euro voor roroschepen

Blokmaat-klasse	Blokmaat van - tot en met	LOODSGELD IN EURO VOOR ROROSCHEPEN											
		Zee - kust of omgekeerd	Kust - Vlissingen rede of omgekeerd	Kust - kust	Verhaling kust	Redenbe-loodsing kust	Zee - Vlissingen rede of omgekeerd	Vlissingen rede - Antwerpen of omgekeerd	Vlissingen rede - Gent of omgekeerd	Gent - Antwerpen of omgekeerd	Verhaling Antwerpen	Verhaling Gent	
1	0 - 1.999	111	89	105	28	33	136	71	60	74	43	35	
2	2.000 - 3.999	191	153	182	48	57	233	118	100	123	71	58	
3	4.000 - 5.999	322	258	306	81	97	380	199	168	208	119	100	
4	6.000 - 7.999	468	374	445	118	140	544	289	245	304	174	146	
5	8.000 - 9.999	629	503	598	157	188	723	390	331	410	234	194	
6	10.000 - 12.499	848	678	805	211	255	968	525	446	551	314	262	
7	12.500 - 14.999	921	737	875	231	277	1.050	572	487	600	343	286	
8	15.000 - 17.499	995	797	946	250	300	1.133	617	524	648	370	309	
9	17.500 - 19.999	1.070	856	1.017	268	321	1.215	664	564	697	397	333	
10	20.000 - 22.499	1.144	915	1.087	286	343	1.297	710	603	746	426	356	
11	22.500 - 24.999	1.219	974	1.158	305	365	1.379	755	643	794	453	378	
12	25.000 - 27.499	1.292	1.034	1.227	323	388	1.462	802	681	841	480	401	
13	27.500 - 29.999	1.366	1.092	1.297	341	410	1.544	849	721	890	510	424	
14	30.000 - 32.499	1.440	1.152	1.368	360	432	1.626	893	760	938	536	447	
15	32.500 - 34.999	1.514	1.212	1.438	379	454	1.708	940	800	987	564	471	
16	35.000 - 37.499	1.588	1.271	1.509	397	476	1.791	987	838	1.037	593	494	
17	37.500 - 39.999	1.663	1.330	1.580	415	498	1.873	1.033	877	1.085	619	516	
18	40.000 - 42.499	1.737	1.389	1.650	434	521	1.955	1.078	917	1.133	647	540	
19	42.500 - 44.999	1.810	1.448	1.719	453	543	2.037	1.125	957	1.181	676	563	
20	45.000 - 47.499	1.884	1.507	1.790	471	565	2.120	1.171	994	1.229	702	586	

LOODSGELD IN EURO VOOR ROROSCHEPEN													
Blokmaat-klasse	Blokmaat van - tot en met	Zee - kust of omgekeerd	Kust - Vlissingen rede of omgekeerd	Kust - kust	Verhaling kust	Redenbeloo ding kust	Zee - Vlissingen rede of omgekeerd	Vlissingen rede - Antwerpen of omgekeerd	Vlissingen rede - Gent of omgekeerd	Gent - Antwerpen of omgekeerd	Verhaling Antwerpen	Verhaling Gent	
21	47.500 - 49.999	1.958	1.566	1.861	490	587	2.202	1.217	1.035	1.278	730	609	
22	50.000 - 54.999	2.032	1.626	1.930	509	610	2.284	1.264	1.074	1.327	759	632	
23	55.000 - 59.999	2.107	1.686	2.001	527	632	2.366	1.309	1.113	1.375	785	654	
24	60.000 - 64.999	2.181	1.744	2.073	545	654	2.449	1.356	1.152	1.424	813	678	
25	65.000 - 69.999	2.254	1.803	2.141	564	677	2.531	1.401	1.191	1.471	840	701	
26	70.000 - 74.999	2.329	1.863	2.212	582	699	2.612	1.448	1.230	1.519	868	725	
27	75.000 - 79.999	2.402	1.922	2.283	600	721	2.695	1.494	1.271	1.568	896	748	
28	80.000 - 84.999	2.476	1.981	2.352	619	744	2.778	1.539	1.309	1.617	924	770	
29	85.000 - 89.999	2.551	2.040	2.423	638	765	2.860	1.586	1.348	1.666	952	794	
30	90.000 - 94.999	2.625	2.100	2.494	657	787	2.942	1.633	1.387	1.715	979	816	
31	95.000 - 99.999	2.699	2.160	2.564	675	810	3.023	1.678	1.427	1.762	1.007	839	
32	100.000 - 109.999	2.773	2.217	2.634	694	832	3.106	1.724	1.465	1.811	1.035	863	
33	110.000 - 119.999	2.832	2.266	2.690	708	850	3.172	1.761	1.498	1.850	1.057	881	
34	120.000 - 129.999	2.891	2.313	2.747	723	867	3.238	1.799	1.529	1.889	1.078	900	
35	130.000 - 139.999	2.950	2.361	2.804	737	885	3.304	1.836	1.560	1.927	1.101	918	
36	140.000 - 149.999	3.010	2.408	2.859	752	903	3.370	1.872	1.591	1.966	1.123	936	
37	150.000 - 159.999	3.069	2.455	2.915	768	920	3.436	1.909	1.622	2.005	1.145	955	
38	160.000 - 169.999	3.128	2.502	2.971	782	938	3.501	1.946	1.654	2.044	1.168	973	
39	170.000 - 179.999	3.188	2.550	3.028	798	956	3.566	1.982	1.686	2.082	1.190	991	
40	180.000 - 189.999	3.247	2.597	3.084	812	973	3.633	2.021	1.717	2.121	1.212	1.010	
41	190.000 - 199.999	3.306	2.645	3.141	826	992	3.698	2.057	1.748	2.160	1.233	1.029	
42	200.000 - 209.999	3.365	2.692	3.197	841	1.009	3.765	2.094	1.779	2.199	1.256	1.046	
43	210.000 - 219.999	3.425	2.740	3.253	856	1.028	3.830	2.131	1.811	2.237	1.278	1.066	
44	220.000 - 229.999	3.485	2.787	3.309	870	1.045	3.896	2.167	1.842	2.277	1.300	1.085	
45	230.000 - 239.999	3.543	2.834	3.366	886	1.063	3.962	2.204	1.874	2.315	1.323	1.102	

LOODSGELD IN EURO VOOR ROROSCHEPEN												
Blokmaat-klasse	Blokmaat van - tot en met	Zee - kust of omgekeerd	Kust - Vlissingen rede of omgekeerd	Kust - kust	Verhaling kust	Redenbeloo ding kust	Zee - Vlissingen rede of omgekeerd	Vlissingen rede - Antwerpen of omgekeerd	Vlissingen rede - Gent of omgekeerd	Gent - Antwerpen of omgekeerd	Verhaling Antwerpen	Verhaling Gent
46	240.000 - 249.999	3.603	2.882	3.422	901	1.081	4.027	2.242	1.905	2.354	1.345	1.121
47	250.000 - 259.999	3.662	2.930	3.479	916	1.098	4.093	2.279	1.936	2.392	1.367	1.140
48	260.000 - 269.999	3.721	2.976	3.534	931	1.117	4.159	2.315	1.969	2.432	1.389	1.158
49	270.000 - 279.999	3.780	3.023	3.591	944	1.135	4.224	2.352	1.999	2.470	1.411	1.176
50	280.000 - 289.999	3.840	3.071	3.647	960	1.152	4.291	2.389	2.030	2.508	1.433	1.195
51	290.000 - 299.999	3.898	3.119	3.703	974	1.170	4.357	2.425	2.062	2.548	1.455	1.213
52	300.000 - 309.999	3.958	3.166	3.760	989	1.188	4.423	2.464	2.094	2.586	1.478	1.231
53	310.000 - 319.999	4.018	3.215	3.817	1.005	1.205	4.488	2.500	2.125	2.625	1.500	1.250
54	320.000 - 329.999	4.077	3.260	3.872	1.019	1.223	4.553	2.537	2.157	2.663	1.522	1.268
55	330.000 - 339.999	4.136	3.308	3.929	1.035	1.241	4.620	2.574	2.187	2.703	1.544	1.288
56	340.000 - 349.999	4.195	3.356	3.985	1.049	1.258	4.685	2.610	2.218	2.741	1.566	1.306
57	350.000 - 359.999	4.255	3.403	4.040	1.063	1.276	4.752	2.647	2.251	2.780	1.588	1.324
58	360.000 - 369.999	4.313	3.450	4.096	1.077	1.293	4.817	2.684	2.282	2.819	1.610	1.342
59	370.000 - 379.999	4.373	3.497	4.153	1.093	1.312	4.883	2.720	2.313	2.857	1.633	1.360
60	380.000 en hoger	4.433	3.544	4.208	1.108	1.330	4.949	2.757	2.345	2.896	1.655	1.378

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 15 juli 2016 tot vaststelling van de tarieven van het loodsgeld, de loodsvergoedingen voor loodsvaarrichtingen in de loodsvaarwateren en andere kosten.

Brussel, 15 juli 2016

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Geert BOURGEOIS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn,

Ben WEYTS

TRADUCTION

AUTORITE FLAMANDE

[C – 2016/36191]

15 JUILLET 2016. — Arrêté du Gouvernement flamand fixant les tarifs de pilotage, les indemnités de pilotage 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, de maître d'équipage et de pilotes de haute mer, articles 12 et 13, article 15, modifié par le décret du 16 juin 2006, et article 17 ;

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

Vu l'accord du ministre flamand, ayant le budget dans ses attributions, donné le 14 juillet 2016 ;

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

Vu l'urgence ;

Attendu que l'adaptation des droits de pilotage pour la navigation sur l'Escaut est urgente et nécessaire pour limiter les pertes du service de pilotage flamand et néerlandais ;

Sur proposition du ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être animal ;

Après délibération,

Arrête :

Article 1^{er}. Dans le présent arrêté, on entend par :

1° volume : longueur largeur tirant d'eau d'été, le résultat étant arrondi à l'unité inférieure lorsque le premier chiffre après la virgule est inférieur à 5 et à l'unité supérieure lorsque le premier chiffre après la virgule est égal ou supérieur à 5 ;

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) ;

3° exploitant : le commandant, l'armateur, l'affréteur, le gestionnaire ou l'agent d'un navire ;

4° longueur : longueur hors tout suivant le « Wheelhouse poster » ou la « Pilot card » ;

5° type de remonte ETA : le navire remontera et sera pourvu d'un pilote à l'arrivée à la station de croisement de pilotage ;

6° type de remonte GTO : l'agent indique l'heure souhaitée pour la remonte, Le navire remontera à cette heure et sera éventuellement pourvu d'un pilote ;

7° type de remonte GTA : l'agent indique l'heure souhaitée pour l'arrivée au port. Sur cette base, le Service de pilotage calcule quand le navire doit être pourvu d'un pilote ;

8° navire roro : navire destiné au transport de cargaisons chargées et déchargées par roulage, affecté à cet usage et agréé comme tel par le service de pilotage flamand ;

9° tirant d'eau d'été : enfoncement maximal d'un navire à charge égale (tirant d'eau étrave/étambot identique) pendant l'été en eau douce suivant la « International Convention Load Lines 1966 ». Ceci correspond à un tirant d'eau en eau salée, majoré de la « fresh water allowance », indiquée par la lettre F sur la marque PLIMSOLL.

Art. 2. Les droits de pilotage pour les navires non-ro-ro sont fixés par le service de pilotage flamand en fonction du volume, de la classe volumétrique correspondante et du trajet de pilotage, conformément à l'annexe 1^{re} au présent arrêté.

Les droits de pilotage pour les navires ro-ro sont fixés par le service de pilotage flamand en fonction du volume, de la classe volumétrique correspondante et du trajet de pilotage, conformément à l'annexe 2 au présent arrêté.

Les dimensions cubiques sont fixées par le service de pilotage flamand Afin d'être recevables, les adaptations aux dimensions cubiques doivent être présentées au service de pilotage flamand dans les trois mois après la date de la facture. Le service de pilotage flamand décide des dimensions cubiques de manière autonome.

En ce qui concerne le trajet Anvers-Escaut supérieur, ou inversement, et pour un déhalage sur l'Escaut supérieur, les droits de pilotage sont fixés sur la base du tarif « déhalage Anvers ».

Art. 3. Dans cet article, par tonneaux extérieurs, sont comprises les positions géographiques suivantes :

1° pour le Oostgat : 51° 35' 30" N. 003° 23' 00" O ;

2° pour le Scheur : 51° 24' 00" N. 003° 07' 30" O ;

3° pour le Wielingen : 51° 22' 30" N. 003° 07' 30" O ;

4° pour Ostende : 51° 16' 12" N, 002° 51' 55" O ;

5° pour Nieuport : 51° 13' 57" N, 002° 38' 36" O.

Tout trajet commencé est entièrement porté en compte.

Un seul trajet sera imputé si un navire doit faire demi-tour avant d'avoir franchi le tonneau extérieur le long du trajet « mer-port côtier » (ou inversement) ou le long du trajet « mer-rade de Flessingue » (ou inversement).

Deux trajets seront imputés si un navire doit faire demi-tour après avoir franchi le tonneau extérieur le long du trajet « mer-port côtier » (ou inversement) ou le long du trajet « mer-rade de Flessingue » (ou inversement).

Un seul trajet sera imputé lorsqu'un navire doit faire demi-tour avant les bouées 46/55 le long du trajet « rade de Flessingue-Anvers » (ou inversement).

Deux trajets seront imputés lorsqu'un navire doit faire demi-tour après les bouées 46/55 le long du trajet « rade de Flessingue-Anvers » (ou inversement).

Un seul trajet sera imputé lorsqu'un navire doit faire demi-tour avant les écluses de Terneuzen le long du trajet « rade de Flessingue-Gand » (ou inversement).

Deux trajets seront imputés lorsqu'un navire doit faire demi-tour après les écluses de Terneuzen le long du trajet « rade de Flessingue-Gand » (ou inversement).

Art. 4. Le tarif « mer-port côtier » ou « rade de Flessingue-mer » sera majoré du tarif « port côtier-port côtier » pour le trajet « port côtier-rade de Dunkerque » par la balise E1 ou inversement, ou « rade de Flessingue-rade de Dunkerque », ou inversement.

Le tarif « mer-port côtier » ou « rade de Flessingue-mer » sera majoré du double du tarif « port côtier-port côtier » pour le trajet « port côtier-rade de Dunkerque » via la Vlaanderen Route ou inversement, ou « rade de Flessingue-rade de Dunkerque » via la Vlaanderen Route ou inversement.

Art. 5. Le montant des droits et indemnités de pilotage doit être versé dans le courant du mois, et en tout état de cause avant le départ suivant du navire vers la mer ou l'étranger, au percepteur des droits de pilotage, à moins qu'une sûreté jugée suffisante par le percepteur n'ait été établie.

Tous les droits et indemnités de pilotage résultant d'un voyage sortant d'un navire doivent être payés par l'exploitant dans le port de départ. Cela s'applique également aux voyages entre les ports de Gand et d'Anvers ou aux lieux d'ancrage situés sur l'Escaut supérieur ou inversement.

Au deuxième alinéa, il faut comprendre par trajet sortant : un trajet au départ d'un port flamand vers la mer ou vers le navire ou jusqu'à ce que le navire soit amarré dans un autre port flamand.

Pour les voyages d'Ostende et de Zeebrugge vers Gand et Anvers ou vers les ports ou lieux d'ancrage situés sur l'Escaut supérieur (ou inversement), l'exploitant paie les droits et indemnités de pilotage jusqu'à la rade de Flessingue dans le port de départ et l'exploitant paie les droits et indemnités de pilotage à partir de la rade de Flessingue dans le port de destination.

Art. 6. 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, tels que visés à l'article 13, alinéa 2, 10°.

Outre les droits de pilotage, des indemnités de pilotage sont imputées pour des transports exceptionnels ou hors norme, tels que visés à l'article 13, alinéa 2, 11°.

Art. 7. Si un commandant d'un navire, en raison d'une obligation imposée par la Commission permanente de surveillance pour la navigation sur l'Escaut ou la section Accompagnement de la navigation (Agence MDK) utilise simultanément un second pilote, un droit de pilotage supplémentaire de 50 % est imputé.

Art. 8. Si un commandant d'un navire utilise le pilotage à distance d'un pilote qui donne des conseils depuis un autre navire auquel le service de pilotage est fourni, un droit de pilotage de 100 % est imputé.

Art. 9. Un montant de 105 euros sera facturé aux détenteurs d'une déclaration d'exonération pour chaque trajet accompli pour lequel la déclaration a été délivrée. Les déhalages dans le port où la déclaration est applicable ne seront pas facturés.

Art. 10. Aucun droit de pilotage ne doit être acquitté par les navires exemptés de l'obligation de pilotage ainsi que par les navires ou les commandants bénéficiant d'une décharge.

Art. 11. Les personnes et les navires visés aux articles 10 et 11 ayant effectivement fait usage des services d'un pilote sont tenus d'acquitter les droits et indemnités de pilotage.

À défaut d'un agent, le pilote déterminera, conjointement avec le service flamand de pilotage, les dimensions cubiques du navire sur lesquels il se basera pour calculer les droits de pilotage. Le pilote perçoit les droits de pilotage ainsi fixés, ainsi que les indemnités de pilotage à bord du navire.

Art. 12. Les catégories suivantes de navires exemptés de l'obligation de pilotage ne doivent acquitter ni droits ni indemnités de pilotage, et ce même s'ils ont effectivement fait usage des services d'un pilote :

- 1° les navires de guerre belges et néerlandais ;
- 2° les navires qui sont la propriété de ou qui sont gérés par les Autorités belges, flamandes ou néerlandaises ;
- 3° les navires qui sont la propriété de ou qui sont gérés par les services de pilotage flamand ou néerlandais.

Art. 13. (A) Dans le présent article, on entend par :

- 1° 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.
- 2° 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 manœuvrabilité, 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 ;
- 3° compenser et étalonner : réglage de la boussole du navire ;
- 4° période de vingt-quatre heures : une période de vingt-quatre heures, quel qu'en soit le début ;
- 5° commande du pilote : la détermination du temps de commande de pilotage selon le type de remonte ;
- 6° temps de commande de pilotage : le temps pendant lequel la présence d'un pilote est souhaitée à bord selon le type de remonte.

(B) l'exploitant est tenu d'acquitter les indemnités de pilotage prévues dans les cas suivants :

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 activé, les règles suivantes s'appliquent :

a) entrant :

- 1) 10 % du droit de pilotage du premier trajet pour une modification ou une annulation à partir de six heures précédant la commande du pilote, avec un minimum de 180 euros ;
- 2) 15 % du droit de pilotage du premier trajet pour une modification ou une annulation à partir de trois heures précédant la commande du pilote, avec un minimum de 180 euros ;
- 3) 20 % du droit de pilotage du premier trajet pour une modification ou une annulation lorsque le pilote est à bord et si le pilote doit retourner sans avoir agi en sa qualité de pilote, avec un minimum de 180 euros ;

b) sortant :

- 1) 10 % du droit de pilotage du premier trajet pour une modification ou une annulation à partir de trois heures précédant la commande du pilote, avec un minimum de 180 euros ;
- 2) 15 % du droit de pilotage du premier trajet pour une modification ou une annulation à partir d'une heure précédant la commande du pilote, avec un minimum de 180 euros ;
- 3) 20 % du droit de pilotage du premier trajet pour une modification ou une annulation lorsque le pilote est à bord et si le pilote doit retourner sans avoir agi en sa qualité de pilote, avec un minimum de 180 euros ;

2° si un navire ne se trouve pas dans un rayon de cinq milles du poste de stationnement plus d'une heure après la commande des services de pilotage, un montant fixe de 180 euros sera porté en compte pour arrivée tardive ;

3° en cas d'immobilisation en cours de pilotage, un montant de 95 euros par heure sera imputé à compter du moment d'interruption du trajet de pilotage jusqu'au moment de reprise du trajet, chaque heure entamée étant considérée comme une heure complète. Le règlement ci-dessus ne s'applique cependant pas lorsque l'immobilisation résulte de l'état de la marée, des conditions atmosphériques, de la congestion aux écluses ou de temps d'attente dus aux défauts survenus au navire pendant la course de pilotage ;

4° un montant horaire de 95 euros sera imputé, chaque heure entamée étant considérée comme une heure complète, lorsque le commandant d'un navire ancré a recours aux services d'un pilote, et ce soit en vertu d'une prescription légale, soit à sa demande ;

5° un montant horaire de 95 euros sera imputé, chaque heure entamée étant considérée comme une heure complète, lorsque le commandant garde le pilote à bord après la fin d'une course de pilotage pour pouvoir continuer en disposer ultérieurement ou d'être en mesure de faire appel à lui ;

6° les indemnités de pilotage suivantes doivent être acquittées lorsque le commandant ne débarque pas le pilote au poste de stationnement et l'emmène vers un port étranger ne se trouvant pas dans la région de l'Escaut :

a) à partir du moment que le pilote dépasse la station de stationnement jusqu'au retour du pilote à sa station d'attache : 1.400 euros par période de 24 heures ou partie de cette dernière et chaque fois 700 euros pour chaque période suivante de douze heures ou partie de cette dernière ;

b) l'ensemble des frais de voyage et de séjour du pilote à partir du moment de débarquement jusqu'à son retour à la station d'attache ;

c) une indemnité journalière de 90 euros par jour civil à compter de la date de débarquement jusqu'au jour d'arrivée du pilote à la station d'attache inclus ;

7° les indemnités de pilotage suivantes doivent être acquittées lorsque le commandant ne prend pas un pilote à bord à la station de stationnement, dans d'autres cas que les cas mentionnés au point 6°, mais l'emmène dans un port étranger ne se trouvant pas dans la région de l'Escaut :

a) à partir du moment de départ de la station de stationnement jusqu'au moment du retour du pilote à la station d'attache : 2.800 euros par période de 24 heures ou partie de cette dernière et chaque fois 1.400 euros pour chaque période suivante de douze heures ou partie de cette dernière ;

b) l'ensemble des frais de voyage et de séjour du pilote à partir du moment de débarquement jusqu'à son retour à la station d'attache ;

c) une indemnité journalière de 90 euros par jour civil à compter de la date de débarquement jusqu'au jour d'arrivée du pilote à la station d'attache inclus ;

8° les indemnités de pilotage suivantes doivent être acquittées lorsque le commandant n'embarque pas le pilote au poste de stationnement, mais dans un port étranger ne se trouvant pas dans la région de l'Escaut :

a) à partir du moment de départ de la station de stationnement jusqu'au moment où le pilote dépasse la station de stationnement où le pilote commence sa tâche de pilotage : 2.800 euros par période de 24 heures ou partie de cette dernière et chaque fois 1.400 euros pour chaque période suivante de douze heures ou partie de cette dernière ;

b) l'ensemble des frais de voyage et de séjour du pilote à partir du moment du départ de la station d'attache jusqu'à son embarquement dans le port étranger ;

c) une indemnité journalière de 90 euros par jour civil à compter de la date du départ de la station d'attache jusqu'à son embarquement dans le port étranger ;

9° lorsqu'un pilote doit, à la suite de son arrivée à bord d'un navire contaminé, être admis à terre dans un établissement d'observation ou dans un hôpital, un montant de 2.250 euros par journée ou partie de journée sera dû et chaque fois 1.125 euros pour chaque période suivante de douze heures ou partie de cette dernière à compter à partir du moment où il est admis, sans préjudice des frais résultant de son admission à l'établissement d'observation ou à l'hôpital ;

10° pour l'exécution d'un remorquage, le droit de pilotage est majoré de 150 euros par heure entamée ;

11° 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 ;

12° en cas d'intervention d'un pilote en vue de l'exécution d'un essai de neufrage, le tarif des droits de pilotage sera majoré de 95 euros par heure entamée pour le trajet correspondant ;

13° un montant de 210 euros sera imputé en cas d'intervention d'un pilote à des fins de compensation et de calibrage.

Art. 14. L'exploitant est exonéré du paiement des indemnités de pilotage prévues à l'article 13, alinéa 2, 3°, 6° et 7° lorsque les circonstances visées à l'article 13, alinéa 2, 3°, 6° et 7° résultent d'un manquement imputable au service de pilotage.

Art. 15. Lorsque l'embarquement ou le débarquement d'un pilote donne lieu à des frais supplémentaires, ceux-ci doivent être payés par l'exploitant du navire concerné.

Art. 16. Si un tiers fait appel à l'expertise d'un pilote à l'intérieur de la station d'attache, une indemnité de 95 euros par heure sera portée en compte qui comportera au moins 570 euros par jour calendaire.

Art. 17. 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. 18. 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. 19. Un « bunker adjustment factor » lié au prix maximum officiel du gasoil au 31 mars 2012, à savoir 351,70 euros par 1.000 litres, hors T.V.A., sera imputé à l'exploitant. À partir du 1^{er} octobre 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 1.000 litres, hors T.V.A., le « bunker adjustment factor » est fixé chaque fois à plus 0,10 % des droits de pilotage visés aux annexes 1 et 2, ou chaque fois à moins 0,10 % des droits de pilotage visés aux annexes 1 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. 20. Les droits de pilotage et les indemnités de pilotage seront automatiquement indexés chaque année au 1^{er} août, conformément à l'indice des prix à la consommation belge.

Art. 21. 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 les arrêtés du Gouvernement flamand du 1^{er} juillet 2011 et du 21 décembre 2012 sont abrogés.

Art. 22. Le présent arrêté entre en vigueur le 1^{er} août 2016.

Art. 23. Le ministre flamand ayant la Politique de la mobilité, les Travaux publics et le Transport dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 15 juillet 2016.

Le ministre-président du Gouvernement flamand,
Geert BOURGEOIS

Le ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics,
de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être animal,
Ben WEYTS

Annexe 1. Droits de pilotage en euros pour les navires non-ro-ro

Classe de dimensions cubiques	DROITS DE PILOTAGE EN EUROS POUR LES NAVIRES AUTRES QUE LES NAVIRES RORO													Verhaling Gent
	Dimensions cubiques de - à - inclus	Mer - côte ou inversion	Côte - rade de Flessingue ou inversion	Côte - côte	Déhalage côte	Pilotage en rade côte	Mer - rade de Flessingue ou inversion	Rade de Flessingue - Anvers ou inversion	Rade de Flessingue - Gand ou inversion	Gand Anvers ou inversion	Déhalage Anvers	Verhaling Gent		
1	0 - 1.999	148	119	140	37	45	182	94	80	99	56	47		
2	2.000 - 3.999	257	206	243	64	78	282	141	121	149	85	71		
3	4.000 - 5.999	432	345	411	108	130	460	241	205	254	146	121		
4	6.000 - 7.999	628	503	597	157	188	658	352	297	369	210	176		
5	8.000 - 9.999	842	675	801	210	253	876	473	402	496	284	237		
6	10.000 - 12.499	1.136	908	1.078	284	341	1.172	638	543	670	383	319		
7	12.500 - 14.999	1.234	988	1.173	309	371	1.272	694	590	728	416	346		
8	15.000 - 17.499	1.333	1.067	1.267	334	399	1.371	750	636	787	449	375		
9	17.500 - 19.999	1.433	1.146	1.361	359	430	1.471	805	684	846	483	404		
10	20.000 - 22.499	1.532	1.225	1.455	383	460	1.570	862	732	905	517	431		
11	22.500 - 24.999	1.632	1.305	1.550	408	490	1.670	918	781	964	550	460		
12	25.000 - 27.499	1.731	1.384	1.643	433	519	1.770	973	828	1.022	583	488		
13	27.500 - 29.999	1.829	1.464	1.738	458	549	1.870	1.030	876	1.083	618	515		
14	30.000 - 32.499	1.928	1.543	1.832	482	578	1.970	1.086	922	1.140	651	543		
15	32.500 - 34.999	2.028	1.622	1.926	508	608	2.068	1.142	970	1.199	685	572		
16	35.000 - 37.499	2.127	1.701	2.021	531	638	2.167	1.197	1.018	1.257	719	599		
17	37.500 - 39.999	2.227	1.782	2.115	557	668	2.267	1.254	1.066	1.317	752	627		
18	40.000 - 42.499	2.324	1.860	2.209	581	698	2.367	1.310	1.114	1.376	786	655		
19	42.500 - 44.999	2.424	1.940	2.304	606	728	2.467	1.366	1.161	1.434	820	683		
20	45.000 - 47.499	2.523	2.018	2.397	631	756	2.567	1.422	1.208	1.493	853	711		

DROITS DE PILOTAGE EN EUROS POUR LES NAVIRES AUTRES QUE LES NAVIRES RORO													
Classe de dimensions	Dimensions cubiques de - à - inclus	Mer - côte ou inversion	Cote - Rade de Flessingue ou inversion	Côte - côte	Dénatage côte	Pilotage en rade côte	Mer - Rade de Flessingue ou inversion	Rade de Flessingue - Anvers ou inversion	Rade de Flessingue - Gand ou inversion	Gand - Anvers ou inversion	Dénatage Anvers	Dénatage Gand	
21	47.500 - 49.999	2.623	2.098	2.492	655	786	2.666	1.478	1.256	1.552	886	738	
22	50.000 - 54.999	2.723	2.178	2.586	681	816	2.765	1.534	1.304	1.611	920	768	
23	55.000 - 59.999	2.822	2.257	2.680	705	847	2.865	1.589	1.351	1.669	954	796	
24	60.000 - 64.999	2.920	2.337	2.775	730	876	2.964	1.646	1.399	1.727	988	823	
25	65.000 - 69.999	3.019	2.416	2.868	755	906	3.064	1.702	1.447	1.788	1.021	852	
26	70.000 - 74.999	3.119	2.495	2.963	780	936	3.164	1.758	1.494	1.845	1.055	880	
27	75.000 - 79.999	3.218	2.574	3.057	804	966	3.262	1.814	1.541	1.905	1.089	907	
28	80.000 - 84.999	3.318	2.654	3.151	830	995	3.362	1.870	1.589	1.962	1.122	935	
29	85.000 - 89.999	3.415	2.732	3.245	854	1.024	3.462	1.926	1.637	2.023	1.155	964	
30	90.000 - 94.999	3.515	2.812	3.339	880	1.055	3.562	1.982	1.686	2.082	1.190	991	
31	95.000 - 99.999	3.614	2.891	3.434	904	1.085	3.662	2.038	1.733	2.140	1.223	1.019	
32	100.000 - 109.999	3.714	2.970	3.528	928	1.114	3.762	2.095	1.779	2.200	1.257	1.047	
33	110.000 - 119.999	3.794	3.035	3.605	948	1.139	3.841	2.139	1.818	2.246	1.283	1.070	
34	120.000 - 129.999	3.872	3.098	3.678	968	1.162	3.921	2.184	1.856	2.294	1.310	1.092	
35	130.000 - 139.999	3.952	3.162	3.754	988	1.186	4.000	2.229	1.894	2.340	1.336	1.114	
36	140.000 - 149.999	4.031	3.224	3.829	1.008	1.210	4.079	2.273	1.932	2.388	1.364	1.138	
37	150.000 - 159.999	4.110	3.288	3.904	1.028	1.232	4.159	2.318	1.971	2.435	1.392	1.160	
38	160.000 - 169.999	4.190	3.352	3.981	1.047	1.257	4.239	2.363	2.008	2.481	1.418	1.181	
39	170.000 - 179.999	4.269	3.414	4.055	1.068	1.280	4.318	2.408	2.047	2.528	1.445	1.204	
40	180.000 - 189.999	4.348	3.479	4.131	1.088	1.305	4.398	2.452	2.084	2.575	1.471	1.226	
41	190.000 - 199.999	4.428	3.542	4.207	1.108	1.328	4.478	2.498	2.124	2.623	1.499	1.249	
42	200.000 - 209.999	4.506	3.606	4.282	1.126	1.352	4.557	2.542	2.161	2.670	1.526	1.272	
43	210.000 - 219.999	4.586	3.669	4.358	1.146	1.376	4.637	2.588	2.200	2.716	1.553	1.294	
44	220.000 - 229.999	4.665	3.733	4.431	1.166	1.400	4.717	2.631	2.237	2.763	1.580	1.316	
45	230.000 - 239.999	4.744	3.796	4.508	1.187	1.424	4.798	2.677	2.276	2.811	1.606	1.340	

DROITS DE PILOTAGE EN EUROS POUR LES NAVIRES AUTRES QUE LES NAVIRES RORO																	
Classe de dimensions cubiques	Dimensions cubiques de - à - inclus	Mer - côte	Mer - Rade	Côte - Rade	Flessingue ou Flessingue	Pilotage en rade côte	Déhalage côte	Côte - côte	Déhalage	Pilotage en rade côte	Mer - Rade	Flessingue ou Flessingue	Rade de Flessingue - Anvers ou Flessingue	Rade de Flessingue - Gand ou Flessingue	Gand - Anvers ou Anvers	Déhalage Anvers	Déhalage Gand
46	240.000 - 249.999	4.825	3.860	4.583	1.206	1.448	4.877	2.722	2.313	2.858	1.633	1.361					
47	250.000 - 259.999	4.904	3.923	4.658	1.226	1.471	4.956	2.766	2.351	2.905	1.660	1.383					
48	260.000 - 269.999	4.983	3.986	4.734	1.246	1.496	5.035	2.811	2.389	2.952	1.687	1.405					
49	270.000 - 279.999	5.063	4.051	4.809	1.266	1.518	5.115	2.857	2.427	2.999	1.714	1.429					
50	280.000 - 289.999	5.142	4.113	4.885	1.285	1.543	5.195	2.901	2.466	3.046	1.740	1.451					
51	290.000 - 299.999	5.221	4.177	4.960	1.306	1.566	5.275	2.946	2.504	3.094	1.768	1.473					
52	300.000 - 309.999	5.300	4.240	5.035	1.325	1.590	5.354	2.991	2.542	3.140	1.794	1.496					
53	310.000 - 319.999	5.380	4.305	5.111	1.345	1.614	5.434	3.035	2.579	3.187	1.821	1.517					
54	320.000 - 329.999	5.459	4.367	5.186	1.364	1.638	5.514	3.080	2.619	3.234	1.848	1.540					
55	330.000 - 339.999	5.538	4.430	5.261	1.384	1.662	5.593	3.124	2.656	3.281	1.875	1.563					
56	340.000 - 349.999	5.618	4.495	5.336	1.404	1.686	5.673	3.170	2.695	3.328	1.902	1.585					
57	350.000 - 359.999	5.697	4.557	5.413	1.425	1.709	5.753	3.215	2.732	3.375	1.928	1.607					
58	360.000 - 369.999	5.777	4.621	5.486	1.445	1.732	5.833	3.259	2.770	3.422	1.955	1.630					
59	370.000 - 379.999	5.855	4.685	5.560	1.465	1.755	5.914	3.304	2.807	3.469	1.981	1.652					
60	380 000 et plus	5.934	4.749	5.635	1.485	1.778	5.994	3.348	2.844	3.517	2.007	1.674					

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 15 juillet 2016 fixant les tarifs des droits de pilotage et les indemnités pour les opérations de pilotage dans les eaux de pilotage et autres frais.

Bruxelles, le 15 juillet 2016

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

Le ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être animal,

Ben WEYTS

Annexe 2. Droits de pilotage en euros pour les navires roro

Classe de dimensions cubiques	DROITS DE PILOTAGE EN EUROS POUR LES NAVIRES RORO													Déhavage Gand
	Dimensions cubiques de - à - inclus	Mer - côte ou inversion	Côte - Rade de Flessingue ou inversion	Côte - côte	Déhavage côte	Pilotage en rade côte	Mer - Rade de Flessingue ou inversion	Rade de Flessingue - Anvers ou inversion	Rade de Flessingue - Gand ou inversion	Gand - Anvers ou inversion	Déhavage Anvers	Déhavage Gand		
1	0 - 1.999	111	89	105	28	33	136	71	60	74	43	35		
2	2.000 - 3.999	191	153	182	48	57	233	118	100	123	71	58		
3	4.000 - 5.999	322	258	306	81	97	380	199	168	208	119	100		
4	6.000 - 7.999	468	374	445	118	140	544	289	245	304	174	146		
5	8.000 - 9.999	629	503	598	157	188	723	390	331	410	234	194		
6	10.000 - 12.499	848	678	805	211	255	968	525	446	551	314	262		
7	12.500 - 14.999	921	737	875	231	277	1.050	572	487	600	343	286		
8	15.000 - 17.499	995	797	946	250	300	1.133	617	524	648	370	309		
9	17.500 - 19.999	1.070	856	1.017	268	321	1.215	664	564	697	397	333		
10	20.000 - 22.499	1.144	915	1.087	286	343	1.297	710	603	746	426	356		
11	22.500 - 24.999	1.219	974	1.158	305	365	1.379	755	643	794	453	378		
12	25.000 - 27.499	1.292	1.034	1.227	323	388	1.462	802	681	841	480	401		
13	27.500 - 29.999	1.366	1.092	1.297	341	410	1.544	849	721	890	510	424		
14	30.000 - 32.499	1.440	1.152	1.368	360	432	1.626	893	760	938	536	447		
15	32.500 - 34.999	1.514	1.212	1.438	379	454	1.708	940	800	987	564	471		
16	35.000 - 37.499	1.588	1.271	1.509	397	476	1.791	987	838	1.037	593	494		
17	37.500 - 39.999	1.663	1.330	1.580	415	498	1.873	1.033	877	1.085	619	516		
18	40.000 - 42.499	1.737	1.389	1.650	434	521	1.955	1.078	917	1.133	647	540		
19	42.500 - 44.999	1.810	1.448	1.719	453	543	2.037	1.125	957	1.181	676	563		
20	45.000 - 47.499	1.884	1.507	1.790	471	565	2.120	1.171	994	1.229	702	586		

DROITS DE PILOTAGE EN EUROS POUR LES NAVIRES RORO													
Classe de dimensions cubiques	Dimensions cubiques de - à - inclus	Mer - côte ou inversement	Cote - Rade de Flessingue ou inversement	Côte - côte	Décalage côte	Pilotage en rade côte	Mer - Rade de Flessingue ou inversement	Rade de Flessingue - Anvers ou inversement	Rade de Flessingue - Gand ou inversement	Gand - Anvers ou inversement	Décalage Anvers	Décalage Gand	
21	47.500 - 49.999	1.958	1.566	1.861	490	587	2.202	1.217	1.035	1.278	730	609	
22	50.000 - 54.999	2.032	1.626	1.930	509	610	2.284	1.264	1.074	1.327	759	632	
23	55.000 - 59.999	2.107	1.686	2.001	527	632	2.366	1.309	1.113	1.375	785	654	
24	60.000 - 64.999	2.181	1.744	2.073	545	654	2.449	1.356	1.152	1.424	813	678	
25	65.000 - 69.999	2.254	1.803	2.141	564	677	2.531	1.401	1.191	1.471	840	701	
26	70.000 - 74.999	2.329	1.863	2.212	582	699	2.612	1.448	1.230	1.519	868	725	
27	75.000 - 79.999	2.402	1.922	2.283	600	721	2.695	1.494	1.271	1.568	896	748	
28	80.000 - 84.999	2.476	1.981	2.352	619	744	2.778	1.539	1.309	1.617	924	770	
29	85.000 - 89.999	2.551	2.040	2.423	638	765	2.860	1.586	1.348	1.666	952	794	
30	90.000 - 94.999	2.625	2.100	2.494	657	787	2.942	1.633	1.387	1.715	979	816	
31	95.000 - 99.999	2.699	2.160	2.564	675	810	3.023	1.678	1.427	1.762	1.007	839	
32	100.000 - 109.999	2.773	2.217	2.634	694	832	3.106	1.724	1.465	1.811	1.035	863	
33	110.000 - 119.999	2.832	2.266	2.690	708	850	3.172	1.761	1.498	1.850	1.057	881	
34	120.000 - 129.999	2.891	2.313	2.747	723	867	3.238	1.799	1.529	1.889	1.078	900	
35	130.000 - 139.999	2.950	2.361	2.804	737	885	3.304	1.836	1.560	1.927	1.101	918	
36	140.000 - 149.999	3.010	2.408	2.859	752	903	3.370	1.872	1.591	1.966	1.123	936	
37	150.000 - 159.999	3.069	2.455	2.915	768	920	3.436	1.909	1.622	2.005	1.145	955	
38	160.000 - 169.999	3.128	2.502	2.971	782	938	3.501	1.946	1.654	2.044	1.168	973	
39	170.000 - 179.999	3.188	2.550	3.028	798	956	3.566	1.982	1.686	2.082	1.190	991	
40	180.000 - 189.999	3.247	2.597	3.084	812	973	3.633	2.021	1.717	2.121	1.212	1.010	
41	190.000 - 199.999	3.306	2.645	3.141	826	992	3.698	2.057	1.748	2.160	1.233	1.029	
42	200.000 - 209.999	3.365	2.692	3.197	841	1.009	3.765	2.094	1.779	2.199	1.256	1.046	
43	210.000 - 219.999	3.425	2.740	3.253	856	1.028	3.830	2.131	1.811	2.237	1.278	1.066	
44	220.000 - 229.999	3.485	2.787	3.309	870	1.045	3.896	2.167	1.842	2.277	1.300	1.085	
45	230.000 - 239.999	3.543	2.834	3.366	886	1.063	3.962	2.204	1.874	2.315	1.323	1.102	

DROITS DE PILOTAGE EN EUROS POUR LES NAVIRES RORO												
Classe de dimensions cubiques	Dimensions cubiques de - à - inclus	Mer - côte	Mer - côte ou inversement	Côte - côte	Déhalage côte	Pilotage en rade côte	Mer - Rade de Flessingue ou inversement	Rade de Flessingue - Anvers ou inversement	Rade de Flessingue - Gand ou inversement	Gand - Anvers ou inversement	Déhalage Anvers	Déhalage Gand
46	240.000 - 249.999	3.603	2.882	3.422	901	1.081	4.027	2.242	1.905	2.354	1.345	1.121
47	250.000 - 259.999	3.662	2.930	3.479	916	1.098	4.093	2.279	1.936	2.392	1.367	1.140
48	260.000 - 269.999	3.721	2.976	3.534	931	1.117	4.159	2.315	1.969	2.432	1.389	1.158
49	270.000 - 279.999	3.780	3.023	3.591	944	1.135	4.224	2.352	1.999	2.470	1.411	1.176
50	280.000 - 289.999	3.840	3.071	3.647	960	1.152	4.291	2.389	2.030	2.508	1.433	1.195
51	290.000 - 299.999	3.898	3.119	3.703	974	1.170	4.357	2.425	2.062	2.548	1.455	1.213
52	300.000 - 309.999	3.958	3.166	3.760	989	1.188	4.423	2.464	2.094	2.586	1.478	1.231
53	310.000 - 319.999	4.018	3.215	3.817	1.005	1.205	4.488	2.500	2.125	2.625	1.500	1.250
54	320.000 - 329.999	4.077	3.260	3.872	1.019	1.223	4.553	2.537	2.157	2.663	1.522	1.268
55	330.000 - 339.999	4.136	3.308	3.929	1.035	1.241	4.620	2.574	2.187	2.703	1.544	1.288
56	340.000 - 349.999	4.195	3.356	3.985	1.049	1.258	4.685	2.610	2.218	2.741	1.566	1.306
57	350.000 - 359.999	4.255	3.403	4.040	1.063	1.276	4.752	2.647	2.251	2.780	1.588	1.324
58	360.000 - 369.999	4.313	3.450	4.096	1.077	1.293	4.817	2.684	2.282	2.819	1.610	1.342
59	370.000 - 379.999	4.373	3.497	4.153	1.093	1.312	4.883	2.720	2.313	2.857	1.633	1.360
60	380 000 et plus	4.433	3.544	4.208	1.108	1.330	4.949	2.757	2.345	2.896	1.655	1.378

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement flamand du 15 juillet 2016 fixant les tarifs des droits de pilotage et les indemnités pour les opérations de pilotage dans les eaux de pilotage et autres frais.

Bruxelles, le 15 juillet 2016

Le ministre-président du Gouvernement flamand,

Geert BOURGEOIS

Le ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la Périphérie flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être animal,

Ben WEYTS