

Dans les cas suivants, le commandant d'un navire doit payer les indemnités de pilotage :

1° lorsque le pilote demandé est décommandé ou est dans la nécessité de retourner sans avoir dû exercer sa fonction de pilote : 106 euros;

2° lorsqu'un contretemps de plus d'une heure a lieu après l'instant où le pilote aurait dû être à bord avant le départ du navire ou lorsqu'il est dérogé de plus d'une heure au moment d'arrivée au poste de stationnement des pilotes annoncé en vertu de l'article 13, premier alinéa, du Règlement de l'Escaut : 53 euros pour chaque heure ou partie d'heure suivant la première heure jusqu'au maximum 1272 euros pour la première période de 24 heures et 636 euros pour chaque période de 12 heures - ou partie de cette dernière - de chaque période 24 heures suivante. Cela vaut également lorsque lors du voyage soumis au pilotage un échange de pilote a eu lieu et lorsque ce voyage n'est pas continué dans l'heure ainsi que pour toute interruption de plus d'une heure pendant le voyage soumis au pilotage.

Cela ne s'applique pas lorsque l'interruption résulte :

- a) des conditions atmosphériques sur place;
- b) de l'éclusage;
- c) de l'état des marées;
- d) de manquements au navire s'ayant manifesté lors du voyage soumis au pilotage;

3° lorsque le commandant d'un navire ancré fait usage des services d'un pilote parce qu'il y est obligé en vertu d'une prescription légale ou parce qu'il les a demandé : 53 euros pour chaque heure ou partie d'heure suivant la première heure jusqu'au maximum 1272 euros pour la première période de 24 heures et 636 euros pour chaque période de 12 heures - ou partie de cette dernière - de chaque période 24 heures suivante;

4° lorsque le commandant d'un navire retient un pilote à bord après un voyage soumis au pilotage accompli 53 : euros pour chaque heure ou partie d'heure suivant la première heure jusqu'au maximum 1272 euros pour la première période de 24 heures et 636 euros pour chaque période de 12 heures - ou partie de cette dernière - de chaque période 24 heures suivante;

5° lorsqu'un pilote n'est pas débarqué à un endroit de pilotage usuel propre à ce voyage pendant un voyage soumis au pilotage mais emmené par le commandant en mer sans que les services de pilotage sont ou peuvent être assurés : 1272 euros par période de 24 heures ou partie de cette dernière, à compter à partir du moment que le navire passe cet endroit usuel de embarcation du pilote jusqu'à l'arrivée à l'endroit usuel duquel il entame ses fonctions de pilote;

6° lorsqu'un commandant souhaite prendre un pilote à bord à un autre endroit que celui qui est usuel au droit de la passe maritime en question : 1272 euros par période de 24 heures ou partie de cette dernière, à compter à partir du moment que le pilote a quitté l'endroit usuel où il entame ses services jusqu'au moment où le navire qu'il pilote est arrivé à l'endroit où le commandant aurait pu prendre un pilote à bord sous des circonstances normales, sans tenir compte qu'un service de pilotage est ou aurait pu être assuré;

7° lorsqu'un pilote est tenu à bord lors d'un voyage après avoir quitté la passe maritime avec l'intention d'en suite lui faire piloter le navire en rentrant à travers de la même passe maritime, sans tenir compte qu'un service de pilotage est ou aurait pu être assuré et sans tenir compte qu'il a visité un port pendant ce voyage : 1272 euros par période de 24 heures ou partie de cette dernière, à compter entre les moments du passage sortant et rentrant de l'endroit où un pilote embarque ou débarque en temps normal;

8° lorsqu'un pilote, suite à son arrivée à bord d'un navire contaminé, doit être admis dans une institution d'observation ou dans un hôpital : 1272 euros par période de 24 heures ou partie de cette dernière, à compter du moment de son admission majoré des frais résultant de cette admission;

Vu pour être joint à "l'Arrêté des droits et indemnités de pilotage du Règlement de l'Escaut".

Bruxelles, le 21 août 2002 's-Gravenhage, le 21 août 2002

Le Ministre flamand

Le Ministre néerlandais

N. 2002 — 3399

[C — 2002/36246]

**21 AUGUSTUS 2002. — Besluit van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, houdende vaststelling van het « Besluit verklaringen van vrijstelling Scheldereglement »**

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,  
en  
de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel 9, tweede lid, onderdeel b, van het Scheldereglement,  
Besluiten :

**Artikel 1.** In dit besluit wordt verstaan onder :

1° grondige kennis : het onderwerp wordt in zijn geheel begrepen en beheerst, en kan te allen tijde als parate kennis worden toegepast, zonder de hulp van op schrift gestelde gegevens;

2° zeeschepen met gevaarlijke lading : schepen, gebouwd of geschikt gemaakt voor het vervoer van vloeibare lading van ontvlambare aard of gebezigd voor het vervoer van gas of chemicaliën in bulk, en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet ontdaan van hun gevaarlijke residuen.

**Art. 2.** De gezagvoerder van een Scheldevaarder is vrijgesteld van de in artikel 9, eerste lid, van het Scheldereglement bedoelde verplichting, als de gezagvoerder of een bevoegd officier die feitelijk de navigatie leidt, in het bezit is van een verklaring van vrijstelling, afgegeven door de commissarissen of, namens hen, door de bevoegde autoriteit of bevoegde autoriteiten van het traject waarop de vrijstelling betrekking heeft.

**Art. 3.** Een afgegeven verklaring geldt niet :

- 1° voor zeeschepen met gevaarlijke lading;
- 2° voor zeeschepen die gesleept of geduwd worden;
- 3° op meer dan een van de volgende trajecten :

- a) volle zee – Vlissingen;
- b) Vlissingen – Antwerpen;
- c) Vlissingen – Gent;

als gedurende dezelfde reis door de verklaringhouder minder dan 8 uur rust is genoten, alvorens een volgend traject af te leggen.

**Art. 4.** De verklaring van vrijstelling, bedoeld in artikel 2, kan slechts worden afgegeven als de houder van de verklaring met goed gevolg het examen, bedoeld in artikel 9, derde lid, van het Scheldereglement heeft afgelegd.

Het examen heeft in ieder geval voor het betreffende traject betrekking op :

1° verkeersreglementering : grondige kennis van de algemene en bijzondere scheepvaartreglementen, haven- en politieverordeningen;

2° het Scheldereglement : het Scheldereglement en de daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten, als die van belang zijn voor de gezagvoerder;

3° communicatieprocedures : grondige kennis van de geldende marifoon- en verkeersbegeleidingsprocedures;

4° voertaal : een zodanige kennis van de Nederlandse taal dat de kandidaat de communicatie tussen het scheepvaartverkeer onderling en met de wal kan volgen;

5° praktische navigatie : grondige kennis van :

- a) de stromingen, getijden en banken;
  - b) de richtingen en diepten van de scheepvaartwegen;
  - c) de onder verschillende omstandigheden te sturen koersen;
  - d) de ligging en plaatsing van de verkeerstekens, kustlichten, ankerplaatsen en landmerken;
  - e) de waterstand- en spuiseinen;
  - f) de te gebruiken navigatiemiddelen;
  - g) de kunstwerken en leidingen, gelegen in of over de scheepvaartwegen;
  - h) de beloodsingsgebieden, met inbegrip van de gebieden waar vanaf de wal wordt geloodst;
- 6° manoeuvreren in het relevante gebied : grondige kennis van het manoeuvreren onder alle omstandigheden.

**Art. 5.** Dit besluit treedt in werking met ingang van de datum waarop het Scheldereglement in werking treedt en wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* en de Nederlandse Staatscourant.

**Art. 6.** Dit besluit wordt aangehaald als « Besluit verklaringen van vrijstelling Scheldereglement ».

Brussel, 21 augustus 2002.

's-Gravenhage, 21 augustus 2002.

De Vlaamse minister

De Nederlandse minister

TRADUCTION

F. 2002 — 3399

[C - 2002/36246]

**21 AOUT 2002. — Arrêté du Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie et le Ministre néerlandais de « Verkeer en Waterstaat » fixant « l'Arrêté de la déclaration d'exemption d'obligation du Règlement de l'Escaut »**

Le Ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics et de l'Energie,  
et

le Ministre néerlandais du « Verkeer en Waterstaat »;

Vu l'article 9, deuxième alinéa, section b, du Règlement de l'Escaut,

Arrêtent :

**Article 1<sup>er</sup>.** Dans le présent arrêté, il faut entendre par :

1° connaissance approfondie : le sujet est compris et maîtrisé dans son ensemble et peut en tout temps être appliqué en tant que connaissance acquise, sans avoir recours à des données écrites;

2° navires de mer avec cargaison dangereuse : navires de mer construits ou adaptés au transport en vrac de chargements liquides de nature inflammable ou utilisés pour le transport de gaz ou produits chimiques en vrac, et qui sont entièrement ou partiellement chargés de ces marchandises, ou vides mais qui ne sont pas encore dégazés ou vidés de tous résidus dangereux.

**Art. 2.** Le commandant d'un bateau naviguant sur l'Escaut est exempté de l'obligation visée à l'article 9, premier alinéa, du Règlement de l'Escaut, lorsque le commandant ou l'officier compétent en charge de la navigation effective, est en possession d'une déclaration d'exemption, délivrée par les commissaires ou au nom de ces derniers par l'(les) autorité(s) compétente(s) du trajet auquel l'exemption a trait.

**Art. 3.** Une déclaration délivrée ne vaut pas :

- 1° pour les navires de mer avec cargaison dangereuse;
- 2° pour les navires de mer remorqués ou poussés;
- 3° sur plus d'un des trajets suivants :
  - a) pleine mer - Vlissingen;
  - b) Vlissingen - Anvers;
  - c) Vlissingen - Gand;

lorsque pendant le même voyage le détenteur de la déclaration a pris moins de huit heures de repos avant d'entamer un nouveau trajet.

**Art. 4.** La déclaration d'exemption, visée à l'article 2, ne peut être délivrée que lorsque le détenteur de la de la déclaration a réussi l'examen visé à l'article 9, troisième alinéa, du Règlement de l'Escaut.

Pour le trajet concerné, l'examen a en tout cas trait :

1° la réglementation du trafic : connaissance approfondie des règlements généraux et particuliers de la navigation, ainsi que les règlements des ports et de la police;

2° le Règlement de l'Escaut : le Règlement de l'Escaut et les arrêtés d'exécution basés sur ce dernier lorsqu'ils sont importants pour le commandant;

3° les procédures de communication : connaissance approfondie des procédures de mariphone et d'accompagnement du trafic en vigueur;

4° langue véhiculaire : une telle connaissance de la langue néerlandaise permettant au candidat de suivre la communication entre le trafic marin et avec les postes basés à terre.

5° navigation pratique : connaissance approfondie :

- a) des courants, marées et bancs;
  - b) des directions et profondeurs des voies maritimes;
  - c) des caps à maintenir sous les différentes conditions;
  - d) de la situation et de la position des signaux, des phares côtiers, des lieux d'ancrages et des amers;
  - e) des signaux de niveau d'eau et de chasse d'eau;
  - f) des moyens de navigation à utiliser;
  - g) des ouvrages d'art et des canalisations, situés dans ou au-dessus des voies navigables;
  - h) des zones soumises au pilotage, y compris celles dont le pilotage se fait à partir de terre;
- 6° manœuvrer dans la zone pertinente : connaissance approfondie des manœuvres sous toutes circonstances.

**Art. 5.** Le présent arrêté entre en vigueur à partir de la date où le Règlement de l'Escaut entre en vigueur et est publié au *Moniteur belge* et au « *Nederlandse Staatscourant* ».

**Art. 6.** Il est référé au présent arrêté comme « Arrêté de déclaration d'exemption du Règlement de l'Escaut ».

Bruxelles, le 21 août 2002.

's-Gravenhage, le 21 août 2002.

Le Ministre flamand

Le Ministre néerlandais



N. 2002 — 3400

[C - 2002/36249]

**21 AUGUSTUS 2002. — Besluit van de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie en de Nederlandse minister van Verkeer en Waterstaat, houdende vaststelling van het « Besluit aanwijzing bevoegde autoriteiten Scheldereglement »**

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie,  
en de Nederlandse Minister van Verkeer en Waterstaat;

Gelet op artikel 1, onderdeel 2, van het Scheldereglement,

Besluiten :

**Artikel 1.** De volgende personen worden aangewezen als bevoegde autoriteit, bedoeld in artikel 1, onderdeel 2, van het Scheldereglement :

1° voor het Vlaamse Gewest : de leidend ambtenaar van de administratie Waterwegen en Zeewezen, of de door hem aangestelde persoon;

2° voor Nederland : de Rijkshavenmeester Westerschelde, bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel a, van het Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, of de door de Rijkshavenmeester daartoe aangestelde plaatsvervanger(s).

**Art. 2.** Dit besluit treedt in werking met ingang van de datum waarop het Scheldereglement in werking treedt en wordt bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad* en de Nederlandse Staatscourant.