

Si la différence visée au deuxième alinéa est supérieure au montant maximal de la compensation locative, tel que visé à l'article 8, § 1er, multiplié par douze, la société de logement peut limiter la réduction mensuelle au maximum précité.

**Art. 4.** Le présent arrêté produit ses effets à partir du 6 juillet 1987.

**Art. 5.** Le Ministre communautaire de l'Aménagement du Territoire et du Logement est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 14 novembre 1990.

Le Président de l'Exécutif flamand,  
G. GEENS

Le Ministre communautaire de l'Aménagement du Territoire et du Logement,  
L. WALTNIEL

N. 91 — 804

**20 MAART 1991. — Besluit van de Vlaamse Executieve tot vaststelling van de verschillende vergoedingen en bijzondere onkosten die, benevens de loodsgelden, kunnen worden gevorderd in verband met de beloodsing van zeevaartuigen in de Belgische loodsvaarwateren**

De Vlaamse Executieve,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 6, § 1, X, 9°, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988, ;

Gelet op de wet van 3 november 1987 betreffende het loodsen van zeevaartuigen, inzonderheid op artikel 9;

Gelet op de diplomatieke notawisseling van 28 en 31 januari 1991 tussen Nederland en België, waarbij overeengekomen is de loodsgeldtarieven en de loodsvergoedingen op de Schelde beneden Antwerpen, in de Scheldemonden en op het kanaal Gent-Terneuzen te wijzigen;

Gelet op het akkoord van de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting van 31 januari 1991;

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

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

Overwegende dat het noodzakelijk is, om reden van gelijke behandeling, de verschillende vergoedingen en bijzondere onkosten, in verband met de beloodsing van zeevaartuigen, in de Belgische loodsvaarwateren eveneens in dezelfde mate en op dezelfde datum te wijzigen;

Op de voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer;

Na beraadslaging,

Besluit :

**Artikel 1.** De kapiteins van zeevaartuigen moeten, benevens de loodsgelden geheven uit hoofde van de loodsprestaties, in de volgende gevallen de daarbij vermelde vergoedingen betalen :

1° indien een loods wordt aangevraagd op een tijdstip buiten de vastgestelde kantooruren : 3 400 frank ongeacht of de loods beschikbaar kan worden gesteld;

2° indien een aangevraagde loods wordt afbesteld of onverrichterzake moet terugkeren, hetzij omdat de reis wordt uitgesteld, hetzij omdat het zeevaartuig, zonder de komst van de loods af te wachten, reeds was vertrokken voor het tijdstip dat de loods aan boord had kunnen zijn : 3 400 frank;

3° indien een oponthoud plaats heeft van meer dan twee uren na het tijdstip waarop de loods voor het vertrek van het zeevaartuig aan boord moest zijn : 1 700 frank voor elke uur of gedeelte daarvan volgend op de eerste twee uren, tot ten hoogste 13 600 frank voor het eerste etmaal en 6 800 frank voor elke twaalf uren — of gedeelte daarvan — van elk volgend etmaal. Dit geldt eveneens, indien gedurende de loodsreis een loodsverwisseling heeft plaats gevonden en deze loodsreis daarna niet wordt voortgezet binnen een tijdsduur van twee uren, alsmede voor elk oponthoud van meer dan twee uren gedurende de loodsreis.

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

4° indien de kapitein na volbrachte loodsreis op een rede of in een haven een loods aan boord houdt om nader over hem te beschikken of hem dienst te laten verrichten in verband met de veiligheid van het zeevaartuig : 1 700 frank voor elk uur of gedeelte daarvan, tot ten hoogste 13 600 frank voor het eerste etmaal en 6 800 frank voor elke twaalf uren — of gedeelte daarvan — van elk volgend etmaal;

5° indien een loods niet wordt ontscheept, maar door de gezagvoerder naar zee wordt medegenomen, ongeacht of op die zeereis loodsdienst wordt of kan worden verricht : 13 600 frank per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen van het tijdstip van het verlaten van het betrokken zeegat tot dat van terugkeer op zijn standplaats;

6° indien de kapitein van een zeevaartuig, dat een Belgische kusthaven als bestemming heeft, een loods aan boord neemt in een vreemde haven : 13 600 frank per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen vanaf het tijdstip waarop die loods zijn standplaats heeft verlaten tot het tijdstip waarop het door hem te beloodsen zeevaartuig is aangekomen op de plaats waar de kapitein in normale omstandigheden een loods aan boord had kunnen nemen, ongeacht of op de zeereis loodsdienst is of kon worden verricht;

7° indien een loods, tengevolge van zijn komst aan boord van een besmet zeevaartuig, in een observatie- of ziekenhuis aan de wal moet worden opgenomen : 13 000 frank per etmaal of gedeelte daarvan, te rekenen van het tijdstip waarop hij is opgenomen, onverminderd de terzake uit deze opneming voortvloeiende kosten.

**Art. 2.** Onder de term « etmaal », gebruikt in artikel 1, moet worden verstaan een tijdvak van vierentwintig uren ongeacht de aanvang.

**Art. 3.** De vrijstelling van betaling van de vergoedingen vermeld onder de punten 3° en 5° van artikel 1 wordt verleend indien het zeevaartuig werd opgehouden ingevolge een tekortkoming van de loodsdienstadministratie.

**Art. 4.** Indien de kapitein een loods naar het buitenland heeft medegenomen en hem in een buitenlandse haven ontscheept, moet de kapitein, onverminderd de vergoeding bedoeld in punt 5° van artikel 1, de door de loods te maken reis- en verblijfkosten om zich van de ontschepingshaven naar zijn standplaats te begeven, vooraf uitbetalen, overeenkomstig de door de loodsadministratie vastgestelde forfaitaire tarieven.

**Art. 5.** Indien de kapitein van een zeevaartuig dat een Belgische kusthaven als bestemming heeft, in een vreemde haven een loods aan boord neemt in plaats van zulks te doen waar dit normaal dient te geschieden overeenkomstig de voorzieningen van de loodsdienstorganisatie, moet deze kapitein, onverminderd de vergoeding bedoeld in punt 6°, van artikel 1, de door de loods gemaakte reis- en verblijfkosten om zich van zijn standplaats naar het zeevaartuig te begeven, terugbetalen, overeenkomstig de door de loodsadministratie vastgestelde forfaitaire tarieven.

**Art. 6.** Indien voor het aan boord brengen of ontschepen van een loods bijzondere onkosten moeten worden gemaakt, moeten deze door de kapitein van het betrokken zeevaartuig worden betaald.

**Art. 7.** Het koninklijk besluit van 15 juni 1981 tot aanpassing van de verschillende vergoedingen en bijzondere onkosten die, benevens de loodsgelden, kunnen worden gevorderd in verband met de bevoeding van zeevaartuigen in de Belgische loodswaterwateren, gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 26 oktober 1981, 23 maart 1982, 14 juli 1982, 7 december 1982, 21 december 1983, 6 december 1984, 6 december 1985, 20 oktober 1986, 22 december 1988 en bij het besluit van de Vlaamse Executieve van 21 maart 1990, wordt opgeheven.

**Art. 8.** Dit besluit treedt in werking op 1 april 1991.

**Art. 9.** De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 20 maart 1991.

De Voorzitter van de Vlaamse Executieve,

G. GEENS

De Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer,

J. SAUWENS

#### TRADUCTION

F. 91 -- 804

**20 MARS 1991. -- Arrêté de l'Exécutif flamand portant adaptation des diverses indemnités et frais spéciaux qui, outre les frais de pilotage, peuvent être réclamés en rapport avec le pilotage de bâtiments de mer dans les eaux de pilotage belges**

L'Exécutif flamand,

Vu la loi spéciale du 8 août 1980, de réformes institutionnelles, notamment l'article 6, § 1, X, 9°, telle qu'elle a été modifiée par la loi du 8 août 1988;

Vu la loi du 3 novembre 1967 sur le pilotage des bâtiments de mer, notamment l'article 9;

Vu l'échange de notes diplomatiques des 28 et 31 janvier 1991, il a été convenu entre les Pays-Bas et la Belgique de modifier les tarifs des droits de pilotage et les indemnités de pilotage sur l'Escaut en aval d'Anvers, dans les Bouches de l'Escaut et sur le Canal Grand-Terneuzen;

Vu l'accord du Ministre communautaire des Finances et du Budget du 31 janvier 1991;

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

Vu l'urgence;

Considérant qu'il est nécessaire, afin d'adopter un régime identique, de modifier également, dans la même mesure et à la même date, les diverses indemnités et frais spéciaux relatifs au pilotage des bâtiments de mer dans les eaux de pilotage belges;

Sur la proposition du Ministre communautaire des Travaux publics et des Transports;

Après en avoir délibéré,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Outre les droits de pilotage perçus du chef des prestations de pilotage proprement dites, les capitaines de bâtiments de mer doivent payer dans les cas suivants les indemnités y afférentes :

1° lorsqu'un pilote est demandé en dehors des heures d'ouverture des bureaux : 3 400 francs que le pilote peut être mis à disposition ou non;

2° lorsqu'un pilote demandé est décommandé ou doit s'en retourner sans avoir presté de services, soit parce que le voyage est remis, soit parce que le bâtiment de mer ne l'a pas attendu, mais est parti avant le moment où il eut pu se trouver à bord : 3 400 francs;

3° lorsque, après le moment où le pilote doit être à bord pour le départ du bâtiment de mer, il se produit une immobilisation de plus de deux heures : 1 700 francs pour chaque heure ou fraction d'heure qui suit les deux premières heures avec maximum de 13 600 francs pour la première journée et de 6 800 francs pour chaque période de douze heures ou moins de chacune des journées suivantes. Il en est de même lorsqu'il y a eu changement de pilote pendant la course de pilotage et que la course n'est pas poursuivie dans les deux heures, ainsi que chaque fois qu'il survient une immobilisation de plus de deux heures pendant la course de pilotage.

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

4° lorsque, après le fin de la course de pilotage, le capitaine garde, dans une rade ou un port, un pilote à bord pour pouvoir continuer à en disposer ou lui faire assurer un service intéressant la sécurité du bâtiment de mer : 1 700 francs pour chaque heure ou fraction d'heure, avec maximum de 13 600 francs pour la première journée et de 6 800 francs pour chaque période de douze heures ou moins de chacune des journées suivantes;

5° lorsqu'un pilote n'est pas débarqué et que le capitaine l'emmène en mer, que le service de pilotage soit ou puisse être assuré ou non au cours de ce voyage en mer : 13 600 francs par journée, à compter du moment où le bâtiment de mer quitte la boue en question jusqu'au moment du retour du pilote à sa station d'attache;

6° lorsque le capitaine d'un bâtiment de mer à destination d'un port côtier belge prend un pilote à bord dans un port étranger : 13 600 francs par journée ou fraction de journée, à compter du moment où le pilote a quitté sa station d'attache jusqu'au moment où le bâtiment de mer qu'il doit piloter est arrivé à l'endroit où le capitaine aurait, dans les circonstances normales, pu prendre un pilote à bord, qu'un service de pilotage ait été ou ait pu être assuré ou non au cours du voyage en mer;

7° lorsqu'un pilote doit, à la suite de son arrivée à bord d'un bâtiment de mer contaminé, être recueilli à terre dans un établissement d'observation ou dans un hôpital : 13 600 francs par journée ou fraction de journée, à compter du moment où il est admis, indépendamment des frais résultant de cette admission.

**Art. 2.** Par le terme « journée », utilisée dans l'article 1<sup>er</sup>, doit être entendu une période de vingt-quatre heures débutant à un moment quelconque.

**Art. 3.** L'exonération de paiement des indemnités prévues aux points 3° et 5° de l'article 1<sup>er</sup> est accordée lorsque le bâtiment de mer a été retenu ou que le pilote a été gardé à bord en raison d'un manquement de la part de l'administration de pilotage.

**Art. 4.** Lorsque le capitaine a emmené un pilote à l'étranger et le débarque dans un port étranger, ce capitaine — indépendamment de l'indemnité prévue au point 5° de l'article 1<sup>er</sup> — est tenu de payer au préalable les frais de voyage et de séjour à exposer par le pilote pour se rendre du port de débarquement à sa station d'attache, suivant les tarifs forfaitaires fixés par l'administration de pilotage.

**Art. 5.** Lorsque le capitaine d'un bâtiment de mer à destination d'un port côtier belge prend un pilote à bord dans un port étranger et non à l'endroit normalement prévu par les dispositions de l'organisation du service de pilotage, ce capitaine — indépendamment de l'indemnité prévue au point 6° de l'article 1<sup>er</sup> — est tenu de rembourser les frais de voyage et de séjour supportés par le pilote pour se rendre de sa station d'attache au bâtiment de mer, suivant les tarifs forfaitaires fixés par l'administration de pilotage.

**Art. 6.** Lorsque l'embarquement ou le débarquement d'un pilote donne lieu à des frais spéciaux, ceux-ci doivent être payés par le capitaine du bâtiment de mer intéressé.

**Art. 7.** L'arrêté royal du 15 juin 1981 portant adaptation des diverses indemnités et frais spéciaux qui, outre les frais de pilotage, peuvent être réclamés en rapport avec le pilotage de bâtiments de mer dans les eaux de pilotage belges, modifié par les arrêtés royaux des 26 octobre 1981, 23 mars 1982, 14 juillet 1982, 7 décembre 1982, 21 décembre 1983, 6 décembre 1984, 6 décembre 1985, 20 octobre 1986, 22 décembre 1988 et par l'arrêté de l'Exécutif flamand, du 21 mars 1990 est abrogé.

**Art. 8.** Le présent arrêté entre en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1991.

**Art. 9.** Le Ministre communautaire des Travaux publics et des Transports et chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 20 mars 1991.

Le Président de l'Exécutif flamand,

G. GEENS

Le Ministre communautaire des Travaux publics et des Transports,

J. SAUWENS

**20 MAART 1991. — Besluit van de Vlaamse Executieve tot vaststelling van de tarieven van de loodsgelden in de Belgische loodsvaarwateren**

De Vlaamse Executieve,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, inzonderheid op artikel 6, § 1, X, 9°, gewijzigd bij de wet van 8 augustus 1988;

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

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

Gelet op de diplomatieke notawisseling van 28 en 31 januari 1991 tussen Nederland en België, waarbij overeengekomen is de loodsgeldtarieven en de loodsgeldvergoedingen op de Schelde beneden Antwerpen, in de Scheldemonden en op het Kanaal Gent-Terneuzen te wijzigen;

Gelet op het akkoord van de Gemeenschapsminister van Financiën en Begroting, gegeven op 31 januari 1991;

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

Gelet op de dringende noodzakelijkheid;

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

Op de voordracht van de Gemeenschapsminister van Openbare Werken en Verkeer;