JUSTEL - Législation consolidée

<http://www.ejustice.just.fgov.be/eli/arrete/2016/07/15/2016036191/justel>

Dossier numéro : 2016-07-15/09

Titre

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

Situation : Intégration des modifications en vigueur publiées jusqu'au 01-07-2020 inclus.

Source : AUTORITE FLAMANDE

Publication : Moniteur belge du 29-07-2016 page : 46722

Entrée en vigueur : 01-08-2016

Table des matières

Art. 1-23

[ANNEXE.](#)

Art. N

Texte

Article [1er](#). 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'affrèteur, 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 1re 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 Zeebruges 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.

¹ Par dérogation au délai visé dans l'alinéa premier, les droits de pilotage et les indemnités pour les opérations de pilotage doivent être payés dans les 45 jours calendaires. Cette dérogation entre en vigueur à partir du 15 mai 2020 et cesse de produire ses effets 3 mois après l'expiration du dernier jour de l'urgence civile en matière de santé publique telle que déterminée par le Gouvernement flamand.]¹

(1)<AGF 2020-06-26/13, art. 1, 002; En vigueur : 15-05-2020>

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.