

KONINKRIJK BELGIË

BESTUUR

VAN HET

ZEEWEZEN



Reglement - Tarif

voor den

Sleepdienst te Oostende

1935

*gewijzigd bij R. B.
28-4-48*

Von Kroel 15-5-48

LEOPOLD III, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Herzien de koninklijke besluiten van 12 November 1920, 18 Augustus 1921, 12 Mei 1922 en 22 Februari 1924, houdende reglement voor den sleepdienst op de kusten van Vlaanderen ;

Op voordracht van Onzen Minister van Verkeerswezen,

Wij hebben besloten en wij besluiten :

Artikel één. — De sleepdienst te Oostende heeft voor opdracht :

1° alle om het even welke zeevaartuigen op sleeptouw te nemen ter hoogte van de Belgische kust of binnen een afstand van 60 mijlen van de haven Oostende;

2° het in- en het uitvaren van de haven Oostende aan die vaartuigen te vergemakkelijken.

De onder 2° voorziene dienstverleening is beperkt tot de vaargeul en tot het gedeelte der reede begrensd door de Stroombank en door de meridianen van het Kursaal en van het fort Napoleon;

3° aan die vaartuigen hulp te bieden bij de in de aanhoorigheden der haven Oostende te verrichten manoeuvres;

4° gestrande of in nood verkeerende vaartuigen ter hulp te komen en in alle omstandigheden hulp te bieden daar waar de hulp van de vaartuigen van den dienst noodig zou kunnen zijn.

Art. 2. — De dienst ressorteert onder het Bestuur van het Zeewezen en behoort tot de bevoegdheid van de Directie der Zeediensten te Oostende.

De Adjunct-directeur van het Loodswezen zorgt voor de behoorlijke werking van dezen dienst. Hij beslist, op eigen verantwoordelijkheid, over de gepastheid der te verstrekken diensten en bepaalt, in voorkomend geval, het aantal vaartuigen welke met het oog op de gesteldheid van de zee of de omstandigheden te gelijker tijd kunnen gesleept worden.

Art. 3. — De verzoeken om te worden gesleept moeten gericht worden tot den Adjunct-directeur van het Loodswezen, of den door dezen daartoe aangestelden ambtenaar.

De vaartuigen, welke zich op de reede bevinden en een sleep-

boot verlangen, bezigen de bij het Internationaal Seinboek voorziene seinen; bij gebreke hiervan, vertoonen zij, over dag, twee om het even welke rechthoekige vlaggen, boven elkander geplaatst daar waar zij het best zichtbaar zijn, en ontsteken zij des nachts, een vuurwerksein (blue light) of, indien er geen voorhanden is, een fakkel, welke met korte tusschenpoozen driemaal wordt getoond.

Art. 4. — De kapitein van het gesleept vaartuig beveelt de sleepmanoeuvre; de schipper van de sleepboot gedraagt zich uitsluitend naar zijn bevelen voor al de uit te voeren manoeuvres, voor zoover deze de veiligheid van de sleepboot niet in gevaar brengen.

Een sleepboot die 's nachts in zee wordt gezonden om eenig vaartuig hulp te bieden, mag dit laatste enkel naderen en op sleeptouw nemen indien het ten anker of stilligt en de voorgescreven lichten vertoont.

Art. 5. — Het Bestuur stelt zich in geen geval aansprakelijk voor de schade, om het even welke de aard of de oorzaak er van zij, tijdens de sleepverrichtingen, de redding of de hulpverlening aan personen toegebracht aan de gesleepte of ter hulp gekomen vaartuigen dan wel aan andere vaartuigen, aan zijn eigen vaartuigen, aan de zeevaartinrichtingen of aan gelijk welke derden, zelfs indien die schade aan zichtbare of onzichtbare gebreken van zijn sleepbooten of van zijn materieel dan wel aan fouten van zijn personeel te wijten is.

De reeder is verplicht het Bestuur vrij te houden van alle verhaal van derden wegens door deze opgelopen schade. Indien verscheidene vaartuigen ter zelfder tijd worden gesleept, zijn de reeders hoofdelijk tot dezelfde verplichting gehouden.

Art. 6. — De reeder is aansprakelijk voor alle schade, om het even welke de aard of de oorzaak er van zij, tijdens de verrichtingen aan de sleepboot toegebracht, onverminderd de straffen welke de dader van het feit kan oploopen.

Indien verscheidene vaartuigen ter zelfder tijd worden gesleept, zijn de reeders hoofdelijk aansprakelijk voor de in het vorig lid bedoelde schade.

Art. 7. — Het bedrag der in het vorig artikel bedoelde schade wordt bepaald en de geschillen, welke naar aanleiding van de toepassing der in artikelen 8 en 9 van dit reglement omschreven rechten mochten oprijzen, worden beslecht door twee deskundigen, benoemd: de eene door het Bestuur, de andere door den reeder of, bij gebreke van deze, door den kapitein of den schipper.

(4) in/of haar materieel

Ingeval geen overeenstemming kan worden bereikt, wordt een derde deskundige aangewezen door de rechtbank van koop-handel of, bij gebreke hiervan, door den vrederechter van het kanton, indien de sleepboot of het geholpen vaartuig in een Belgische haven is gebracht; door den Belgischen consul of, bij gebreke hiervan, door den magistraat der plaats, indien de sleepboot of het geholpen vaartuig naar een vreemde haven is gebracht.

De kosten van arbitrage worden gedragen door de in het on-gelijk gestelde partij.

Art. 8. — De sleeptarieven zijn vastgesteld als volgt :

Tarief I. — Gewone sleepverrichting en hulpverlening aan gestrande of in nood verkeerende vaartuigen.

a) Voor het eerste uur

b) Voor elk half uur
boven het eerste uur

A. — Koopvaardis-schepen, lichters, visschersvaartuigen, enz.

Bruto-tonnenmaat van het geslept vaartuig	fr.	fr.
150 ton en minder	130	65
151 tot 250 ton	200	100
251 tot 350 »	275	135
351 tot 500 »	375	170
501 tot 650 »	460	195
651 tot 800 »	525	210
801 tot 1000 »	600	225
1001 tot 1500 »	750	260
1501 tot 2500 »	950	310
2501 tot 3500 »	1100	330
3501 tot 4500 »	1200	350
meer dan 4500 ton	1300	375

B. — Pleizierjachten.

per vaartuig

fr. 1.50 per ton
bruto-inhoud, met
minimum van fr. 130

fr. 0.40 per ton
bruto-inhoud, met
minim. van 65 fr.

C. — Open sloepen.

1° die zich alleen doen
sloepen

fr. 35

fr. 15

2° die zich ter zelfder
tijd als een andere
sloep of als een vaar-
tuig van een andere
categorie doen slee-
pen; per sloep

fr. 15

fr. 5

Wanneer twee sleepbooten van den dienst voor een zelfde verrichting worden gebezigd, wordt voor de tweede sleepboot de helft van het hiervoren voorzien recht gevorderd.

Restaties < sleepverrichtingen brengen boven van Vastende.

Tarief II. — Sleepverrichting bij het binnenloopen en bij het uitvaren van de haven, binnen de grenzen omschreven in § 2 van art. I.

a) Voor het eerste uur

b) Voor elk half uur
boven het eerste uur

A. — Koopvaardijschepen, lichters, enz. met mechanische voortstuwing, die gebruik maken van hun machines, doch voor het binnenloopen of voor het uitvaren van de haven worden geholpen :

Bruto-tonnenmaat van het g sleept vaartuig	fr.	fr.
150 ton en minder	130	65
151 tot 250 ton	200	100
251 tot 350 »	235	115
351 tot 500 »	300	140
501 tot 650 »	345	155
651 tot 800 »	370	160
801 tot 1000 »	390	165
1001 tot 1500 »	450	180
1501 tot 2500 »	520	200
2501 tot 3500 »	550	210
3501 tot 4500 »	600	225
meer dan 4500 »	650	240

B. — Visschersvaartuigen.

Om het even hoeveel booten gesleept worden	100	50
---	-----	----

C. — Vaartuigen van alle andere categoriën :
dezelfde rechten als die voorzien bij tarief I.

Wanneer twee sleepbooten van den dienst voor een zelfde verrichting worden gebezigd, wordt voor de tweede sleepboot $\frac{2}{3}$ van het hiervoren voorzien recht gegeven, met dien verstande, echter, dat dit verminderd recht niet grooter mag zijn dan het bij tarief I voor de tweede sleepboot bepaald recht.

Tarief III. — Sleepverrichting binnen de haven; per sleepboot:

a) Voor het eerste uur b) Voor elk half uur
boven het eerste uur

A. — Koopvaardij-schepen, lichters, enz.

Bruto-tonnenmaat van het gesleept vaartuig	fr.	fr.
150 ton en minder	90	45
151 tot 250 ton	135	65
251 tot 350 »	160	75
351 tot 500 »	200	95
501 tot 650 »	230	100
651 tot 800 »	245	105
801 tot 1000 »	260	110
1001 tot 1500 »	300	120
1501 tot 2500 »	345	130
2501 tot 3500 »	365	140
3501 tot 4500 »	400	150
meer dan 4500 »	430	160

B. — Vissersvaartuigen.

Fr. 50 Fr. 25

C. — Pleizierjachten.

0,75 fr. per ton, bruto- 0,15 fr. per ton, bruto-
inhoud, met minimum. inhoud, met minimum.
van 60 fr. van 30 fr.

D. — Open sloepen.

1^o die zich alleen doen
sleeper;

Fr. 20 Fr. 10

2^o die zich ter zelfde
tijd als een andere
sloep of a's een vaar-
tuig van een ander,
categorie doen slee-
pen; per sloep :

Fr. 10 Fr. 10

Tarief IV. — Gebruik van sleepboten voor het uitpompen van water of voor het blusschen van een scheepsbrand :

100 fr. per halfuur voor een vaartuig van ten hoogste 250 ton bruto-inhoud;

150 fr. per halfuur voor een vaartuig van 251 tot 750 ton bruto-inhoud;

250 fr. per halfuur voor een vaartuig van meer dan 750 ton bruto-inhoud;

per gebruikte sleepboot en om het even tot welke categorie het ter hulp gekomen vaartuig behoort.

Tarief V. — Gebruik van sleepbooten voor alle andere verrichtingen dan die voorzien bij tarieven I, II, III en IV :

150 fr. per halfuur en per sleepboot.

Tarief VI. — Nachtverrichtingen.

Voor de nachtverrichtingen worden de bij tarieven I, II, III, IV en V bepaalde rechten verhoogd met 25 t. h.

Voor de toepassing van het tarief zijn de nachturen vastgesteld als volgt :

van 1 October tot 31 Maart: van 19 uur tot 7 uur.

van 1 April tot 30 September: van 21 uur tot 7 uur.

Wanneer een bij dag begonnen verrichting des nachts eindigt, of omgekeerd, wordt, voor het uur of het half uur dat een gedeelte van den dag en een gedeelte van den nacht omvat, het nachttarief toegepast, indien het gedeelte van het uur of het halfuur, dat in de nachturen valt, onderscheidenlijk 30 of 15 minuten bereikt.

Tarief VII. — Afgezegde sleepverrichting.

Voor een verrichting die wordt afgezegd op het oogenblik dat voor de uitvoering er van reeds schikkingen zijn genomen, wordt geheven :

60 fr. voor een koopvaardijschip, lichter, jacht, enz.

20 fr. voor een visschersvaartuig, alsmede voor een of meer open sloepen.

Indien de afbestelling van de verrichting, tot de uitvoering waarvan de schipper van de sleepboot zich heeft gereedgemaakt, hem wordt gemeld wanneer de sleepboot reeds haar aanlegplaats of de plaats waar zij gemeerd lag heeft verlaten om zich naar het te sleepen of te helpen vaartuig te begeven, is het per halfuur te betalen recht hetzelfde als dat hetwelk bij tarief III voor elk halfuur boven het eerste uur is voorzien, zonder dat het minder mag bedragen dan de rechten vastgesteld bij de 1^e paragraaf van dit tarief.

Dezelfde vergoeding is verschuldigd wanneer een sleepboot zee heeft gekozen om gevolg te geven aan den oproep van een vaartuig, dat hetzij rechtstreeks, hetzij door bemiddeling van een ander vaartuig hulp heeft gevraagd, en in de haven is teruggekeerd zonder eenige hulp te hebben geboden, hetzij doordat haar tusschenkomst niet meer noodig was, hetzij doordat het vaartuig middelerwijl de diensten van een andere sleepboot had aanvaard.

Tarief VIII. — Sleeptouw.

Wanneer de sleepkabel van den dienst gevorderd wordt, is voor het gebruik hiervan, buiten het sleepgeld, verschuldigd:

- a) voor één uur of minder :
voor een koopvaardijschip, een lichter, een jacht, enz :
van ten hoogste 250 ton bruto-inhoud: 100 fr.
van 251 tot 500 ton bruto-inhoud: 175 fr.
van meer dan 500 ton bruto-inhoud: 250 fr.
voor een visschersvaartuig of een open sloep: 50 fr.

Indien de verrichting wordt uitgevoerd door twee sleepbooten van den dienst en dezer sleeptouwen worden gebruikt, wordt voor het tweede sleeptouw de helft van de hiervoren voorziene sommen geheven;

- b) voor elk halfuur boven het eerste uur, 25 fr., zonder rekening te houden met de tonnenmaat of de categorie van het vaartuig.

Indien de kabel van de sleepboot tijdens de verrichtingen breekt, is de reeder of de kapitein van het gesleept of ter hulp gekomen vaartuig aan het Bestuur, buiten het hiervoren bepaald recht, een vergoeding verschuldigd gelijk aan twee derden van den koopprijs van een identieken nieuwen kabel.

Mits betaling van die vergoeding, wordt de gebroken kabel het eigendom van het gesleept vaartuig. Indien het Bestuur echter, om eenigerlei reden, er in toestemt of verlangt den kabel te behouden, is door den reeder of den kapitein, als schadeloosstelling voor de waardevermindering ingevolge de breuk, slechts de helft van die vergoeding verschuldigd.

Art. 9. — Voor de toepassing van de bij art. 8 vastgestelde tarieven, wordt de duur der dienstverlening berekend van het oogenblik af dat de sleepboot haar aanlegplaats of de plaats waar zij gemeerd lag verlaat totdat zij er teruggekeerd is.

Elk gedeelte van het eerste uur of van het eerste halfuur, volgens het geval, wordt onderscheidenlijk voor een vol uur of voor een vol halfuur gerekend, en elk gedeelte van een volgend halfuur, gelijk aan of grooter dan 15 minuten, voor een vol halfuur.

Wanneer twee of meer der onder rubriek A van tarieven I en II vermelde vaartuigen zich te gelijker tijd door een zelfde sleepboot doen sleepen, wordt voor elk gesleept vaartuig slechts 75 t. h. van het bij het tarief voorzien recht gevorderd of wel, indien deze tweede berekeningswijze voordeliger is, een enig recht gelijk aan 125 t. h. van het recht hetwelk zou verschuldigd zijn voor een enkel vaartuig waarvan de inhoud zou gelijk zijn aan de gezamenlijke tonnenmaat der verschillende gesleepte vaartuigen. In dit laatste geval, kan elk der vaartuigen worden beschouwd als hoofdelijk verantwoordelijk voor de betaling van het recht.

Wanneer de tonnenmaat van het vaartuig in M³ in de scheeps-papieren is vermeld wordt het aldus uitgedrukt inhoudsvermogen in zeetonnen omgezet tegen 2 m³ 830 voor één ton.

Het bedrag der te betalen som wordt, in voorkomend geval, naar boven tot den vollen frank afgerond.

Art. 10. — De ontvangsten van den sleepdienst worden gedaan door den Rekenplichtige van het Zeewezen, te Oostende.

Art. 11. — Bij dit besluit, hetwelk in werking treedt op 1 September 1935, worden te rekenen van denzelfden datum, al de vroegere bepalingen betreffende den sleepdienst ingetrokken.

Onze Minister van Verkeerswezen is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Luzern, den 20 Augustus 1935.

LEOPOLD.

Van 's Koningswege :
De Minister van Verkeerswezen,
P. H. SPAAK.

ROYAUME DE BELGIQUE

ADMINISTRATION

DE LA

MARINE



Règlement - Tarif
du Service de la Remorque
à Ostende

1935

LEOPOLD III, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Revu les arrêtés royaux du 12 novembre 1920, 18 août 1921, 12 mai 1922 et 22 février 1924, formant règlement du service de la remorque sur la côte de Flandre;

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article premier. — Le service de la remorque établi à Ostende a pour objet :

1° de donner la remorque ordinaire à tous bâtiments de mer quelconques au large du littoral belge ou dans un rayon de 60 milles du port d'Ostende;

2° de faciliter à ces bâtiments l'entrée et la sortie du port d'Ostende;

Les prestations sub. 2° sont limitées au chenal et à la partie de la rade comprise entre le Stroombank et les méridiens passant par le Kursaal et le fort Napoléon;

3° de les assister dans les manœuvres effectuées dans les dépendances du port d'Ostende;

4° de porter secours aux bâtiments échoués ou en détresse et de donner aide en toute circonstance là où le concours des bâtiments appartenant au service pourrait être nécessaire.

Art. 2. — Le service relève de l'Administration de la Marine et est placé dans les attributions de la Direction des Services Maritimes à Ostende.

Le Directeur-adjoint du Pilotage est chargé d'assurer le fonctionnement de ce service. Il décide, sous sa responsabilité, de l'opportunité des prestations à rendre et détermine éventuellement le nombre de bâtiments que l'état de la mer ou les circonstances permettent de remorquer simultanément.

Art. 3. — Les demandes de remorque doivent être adressées au Directeur-adjoint du Pilotage ou à son délégué.

Les bâtiments en rade qui désirent un remorqueur utiliseront les signaux prévus au Code International des signaux; à leur défaut, ils hisseront, le jour, deux pavillons rectangulaires quelconques, l'un au-dessus de l'autre à l'endroit le plus apparent,

et, la nuit, allumeront un signal pyrotechnique (blue light) ou à son défaut une torche montrée trois fois à de courts intervalles.

Art. 4. — Le capitaine du bâtiment remorqué commande la manœuvre de la traîne; le patron du remorqueur se conforme exclusivement à ses ordres pour toutes les manœuvres à exécuter pour autant que ceux-ci ne portent pas préjudice à la sécurité du remorqueur.

Le remorqueur envoyé la nuit en mer, pour assister un bâtiment quelconque, ne s'approchera de celui-ci et ne le prendra à la remorque que s'il est au mouillage ou à l'arrêt et qu'il exhibe les feux réglementaires.

Art. 5. — L'Administration n'assume en aucun cas la responsabilité des dommages, quelles qu'en soient la nature ou la cause, occasionnés pendant la remorque, le sauvetage ou l'assistance aux personnes, aux bâtiments remorqués ou assistés ou à d'autres bâtiments, à ses propres bâtiments, aux installations maritimes ou à tous tiers, même si ces dommages sont attribuables à des défauts apparentes ou cachés de ses remorqueurs ou de son matériel ou à des fautes de ses agents.

L'armateur a l'obligation de tenir l'Administration indemne de tous recours des tiers du chef des dommages qu'ils auraient encourus. Si plusieurs bâtiments sont remorqués en même temps, les armateurs répondent solidairement de la même obligation.

Art. 6. — L'armateur est responsable de tous dommages, quelles qu'en soient la nature ou la cause, que subirait le remorqueur pendant les opérations, sans préjudice des peines que peut encourir l'auteur du fait.

Si plusieurs bâtiments sont remorqués en même temps, les armateurs sont tenus solidairement responsables des dommages visés à l'alinéa précédent.

Art. 7. — Le montant des dommages dont il est question à l'article précédent et les différends qui s'élèveraient au sujet de l'application des taxes spécifiées aux articles 8 et 9 du présent règlement sont réglés par deux experts nommés: l'un par l'administration, l'autre par l'armateur ou, à son défaut, par le capitaine ou le patron.

En cas de désaccord, un troisième expert est désigné par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix du canton, si le remorqueur ou le bâtiment assisté est conduit dans un port belge; par le consul de Belgique ou, à son défaut, par le

magistrat des lieux si le remorqueur ou le bâtiment assisté est conduit dans un port étranger.

Les frais d'arbitrage sont supportés par la partie succombante.

Art. 8. — Les tarifs des remorques sont fixés comme suit:

Tarif I. — Remorque ordinaire et assistance aux bâtiments échoués ou en détresse.

a) Pour la première heure b) Pour chaque demi-heure au delà de la première heure

A. — Navires de commerce, allèges, bâtiments de pêche, etc.

Tonnage brut du bâtiment remorqué	fr.	fr.
150 tonnes et moins	130	65
151 à 250 tonnes	200	100
251 à 350 »	275	135
351 à 500 »	375	170
501 à 650 »	460	195
651 à 800 »	525	210
801 à 1000 »	600	225
1001 à 1500 »	750	260
1501 à 2500 »	950	310
2501 à 3500 »	1100	330
3501 à 4500 »	1200	350
plus de 4500 »	1300	375

B. — Yachts de plaisance.

par bâtiment	fr. 1.50 par tonneau de jauge brute avec minimum de 130 fr.	fr. 0.40 par tonneau de jauge brute avec minimum de 65 fr.
--------------	---	--

C. — Canots ouverts.

1° qui se font remorquer seul	fr. 35	fr. 15
2° qui se font remorquer en même temps qu'un autre canot ou qu'un bateau d'une autre catégorie ; par canot	fr. 15	fr. 5

Lorsque deux remorqueurs du service sont utilisés pour une même opération, il est perçu pour le second remorqueur la moitié de la taxe portée au tarif ci-dessus.

Tarif II. — Remorque à l'entrée et à la sortie du port, dans les limites déterminées au § 2 de l'art. 1^{er}.

a) pour la première
heure

b) Pour chaque demi-heure
au delà de la première heure

A. — Navires de commerce, allèges, etc., à propulsion mécanique, faisant usage de leurs machines, mais assistés pour l'entrée ou pour la sortie du port :

Tonnage brut du bâtiment remorqué	fr.	fr.
150 tonnes et moins	130	65
151 à 250 tonnes	200	100
251 à 350 »	235	115
351 à 500 »	300	140
501 à 650 »	345	155
651 à 800 »	370	160
801 à 1000 »	390	165
1001 à 1500 »	450	180
1501 à 2500 »	520	200
2501 à 3500 »	550	210
3501 à 4500 »	600	225
plus de 4500 »	650	240

B. — Bâtiments de pêche.

Quel que soit le nombre de bateaux remorqués	100	50
---	-----	----

C. — Bâtiments de toutes autres catégories :

mêmes taxes que celles fixées par le tarif I.

Lorsque deux remorqueurs du service sont utilisés pour une même opération; il est perçu pour le second remorqueur, les 2/3 de la taxe portée au tarif ci-dessus, sans pouvoir dépasser toutefois la redevance déterminée au tarif I pour le second remorqueur.

Tarif III. — Remorque à l'intérieur du port, par remorqueur :

a) pour la première
heure

b) Pour chaque demi-heure
au delà de la première heure

A. — Navires de commerce, allèges, etc.

Tonnage brut du bâtiment remorqué	fr.	fr.
150 tonnes et moins	90	45
151 à 250 tonnes	135	65
251 à 350 »	160	75
351 à 500 »	200	95
501 à 650 »	230	100
651 à 800 »	245	105
801 à 1000 »	260	110
1001 à 1500 »	300	120
1501 à 2500 »	345	130
2501 à 3500 »	365	140
3501 à 4500 »	400	150
plus de 4500 »	430	160

B. — Bâtiments de pêche. Fr. 50 Fr. 25

C. — Yachts de plaisance. 0,75 fr. par tonneau brut, avec minimum de 60 fr. 0,15 fr. par tonneau brut, avec minimum de 30 fr.

D. — Canots ouverts.
 1^o qui se font remorquer seul; Fr. 20 Fr. 10
 2^o qui se font remorquer en même temps qu'un autres canot ou qu'un bâtiment d'une autre catégorie, par canot : Fr. 10 Fr. 10

Tarif IV. — Utilisation de remorqueurs pour pomper l'eau ou pour éteindre un incendie à bord :

100 fr. par demi-heure pour un bâtiment de 250 tonnes de jauge brute et moins;
 150 fr. par demi-heure pour un bâtiment de 251 à 750 tonnes de jauge brute;
 250 fr. par demi-heure pour un bâtiment de plus de 750 tonnes de jauge brute,
 par remorqueur utilisé et quelle que soit la catégorie du bâtiment secouru.

Tarif V. — Utilisation de remorqueurs pour toute opération autre que celles visées aux tarifs I, II, III et IV :

150 fr. par demi-heure et par remorqueur.

Tarif VI. — Opérations effectuées de nuit.

Pour les prestations effectuées de nuit, les taxes fixées aux tarifs I, II, III, IV et V sont majorées de 25 %.

Les heures de nuit sont déterminées comme suit pour l'application du tarif :

du 1er octobre au 31 mars: de 19 à 7 heures,

du 1er avril au 30 septembre: de 21 à 7 heures.

Lorsqu'une prestation commencée le jour se termine la nuit ou inversement, il est fait application du tarif de nuit pour l'heure ou la demi-heure comportant une partie de jour et une partie de nuit, si la fraction d'heure ou de demi-heure comprise dans la période de nuit atteint respectivement 30 ou 15 minutes.

Tarif VII. — Remorque contremandée.

Pour une opération contremandée au moment où des dispositions sont déjà prises pour effectuer la prestation, il est perçu : 60 fr. pour un navire de commerce, allège, yacht, etc. 20 fr. pour un bateau de pêche ainsi que pour un ou plusieurs canots ouverts.

Si le patron du remorqueur est informé que la prestation, qu'il se disposait à effectuer, est décommandée, alors que le remorqueur a déjà quitté son poste d'accostage ou l'endroit où il se trouvait amarré, pour se rendre auprès du bâtiment à remorquer ou à assister, la taxe à payer par demi-heure est la même que celle qui est fixée au tarif III pour chaque demi-heure au delà de la première heure, sans qu'elle puisse être inférieure à celles déterminées au 1^{er} paragraphe du présent tarif.

La même indemnité sera due lorsqu'un remorqueur aura pris la mer pour répondre à l'appel d'un bâtiment ayant demandé de l'aide soit directement, soit par l'intermédiaire d'un autre bâtiment, et sera rentré au port sans avoir fourni aucune assistance, soit que son intervention ne fut plus requise, soit que le dit bâtiment eut accepté entretemps l'offre d'un autre remorqueur.

Tarif VIII. — Bosse de remorque.

Lorsque le câble de remorque appartenant au service est requis, l'emploi en est taxé comme suit indépendamment du droit de remorque:

a) pendant une heure ou moins :

pour un navire de commerce, une allège, un yacht, etc.

de moins de 250 tonneaux de jauge brute: 100 fr.

de 251 à 500 tonneaux de jauge brute: 175 frs.

de plus de 500 tonneaux de jauge brute: 250 frs.

pour un bâtiment de pêche ou un canot ouvert: 50 frs.

Si l'opération est effectuée par deux remorqueurs du service et qu'il est fait usage des bosses de ceux-ci, il est perçu la moitié des sommes indiquées ci-dessus pour la seconde bosse.

b) pour chaque demi-heure au delà de la première heure, 25 fr. sans égard au tonnage ou à la catégorie du bâtiment.

Si, pendant les opérations, le câble du remorqueur se rompt, l'armateur ou le capitaine du bateau remorqué ou assisté est redevable à l'administration, indépendamment de la taxe ci-dessus, d'une indemnité égale aux deux tiers du prix d'achat d'un câble neuf identique.

Le câble rompu devient, moyennant paiement de cette indemnité, la propriété du bâtiment remorqué. Toutefois si, pour une raison quelconque, l'administration consent ou tient à garder le câble, l'armateur ou le capitaine ne paiera en dédommagement de la dépréciation causée par la rupture, que la moitié de l'indemnité ci-dessus.

Art. 9. — Pour l'application des tarifs fixés par l'art. 8, la durée de la prestation est calculée depuis le moment où le remorqueur quitte son poste d'accostage ou l'endroit où il se trouvait amarré jusqu'à ce qu'il y soit retourné.

Toute fraction de la première heure ou de la première demi-heure, suivant le cas, est comptée respectivement pour une heure ou pour une demi-heure et toute fraction de demi-heure subséquente, égale ou supérieure à 15 minutes est comptée pour une demi-heure.

Lorsque deux ou plusieurs bâtiments mentionnés sous la rubrique A dans les tarifs I et II se font remorquer simultanément par un même remorqueur, il est perçu pour chaque bâtiment remorqué, 75 % seulement de la taxe portée au tarif ou, si ce second mode de calcul est plus avantageux, une taxe unique égale à 125 % de celle qui serait due pour un seul bâtiment dont la capacité équivaldrait au tonnage global des divers bâtiments remorqués. Dans ce dernier cas, chacun des bâtiments pourra être considéré comme solidaire du paiement du droit.

Lorsque les documents du bord donnent le tonnage du bâtiment en m³, la capacité ainsi exprimée est convertie en tonneaux de mer à raison de 2 m³ 830 pour un tonneau.

Le montant de la somme à payer est arrondi, le cas échéant, au franc supérieur.

Art. 10. — Les recettes du service de la remorque sont opérées par le comptable de la Marine, à Ostende.

Art. 11. — Le présent arrêté, qui entrera en vigueur le 1^{er} septembre 1935, abroge à partir de la même date, toutes les dispositions antérieures concernant le service de la remorque.

Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Lucerne le 20 août 1935.

LEOPOLD.

Par le Roi :
Le Ministre des Transports,
P. H. SPAAK.
