

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
N° 89			
Session de 1934-1935	SEANCE du 12 mars 1935	VERGADERING van 12 Maart 1935	Zittingsjaar 1934-1935

PROJET DE LOI
sur l'affrètement fluvial.

EXPOSE DES MOTIFS

MADAME, MESSIEURS,

Les transports de marchandises par bateau d'intérieur ont depuis un demi-siècle pris un prodigieux développement. Il suffit, pour s'en convaincre, de constater que le tonnage total des bateaux d'intérieur entrant chaque année au port d'Anvers dépasse le tonnage des navires de mer qui fréquentent ce port.

Il est étrange de constater que ce mouvement formidable de cargaisons de toute nature, constituant un des facteurs les plus importants de notre activité économique, est soumis à un régime juridique inadéquat.

Les conventions qui ont pour objet ces transports si importants sont exclusivement régies par les neuf premiers articles de la loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport, et il est aisé de constater qu'en élaborant cette loi le législateur n'a guère songé qu'aux transports terrestres, aux voituriers et aux chemins de fer.

D'autre part, le livre II du Code de Commerce tel qu'il a été modifié par la loi du 21 août 1879 ne s'applique qu'aux transports par navires de mer.

Nous devons ici rendre hommage à la sagesse éclairée des tribunaux consulaires qui ont su dégager des principes rudimentaires de la loi du 1891 toutes les conclusions qu'ils contenaient en germe, et qui, interprétant et expliquant les usages, ont établi une jurisprudence qui complète la législation et qui constitue aujourd'hui notre droit fluvial.

Mais les usages varient suivant les lieux et il n'est pas équitable d'imposer aux bateliers l'obligation de rechercher et de dégager dans cet ensemble de décisions les principes fondamentaux du régime juridique qui règle les transports fluviaux. Il appartient au législateur de combler cette lacune de notre droit commercial. Tel est le but de ce projet de loi.

Il ne constitue d'ailleurs ni une improvisation, ni une révolution juridique.

Rien n'est plus dangereux que d'innover en matière de droit commercial. Il faut que le législateur étudie attentivement le mouvement des affaires, observe les usages, dé-

WETSONTWERP
op de rivierbevrachting.

MEMORIE VAN TOELICHTING

MEVROUW, MIJNE HEEREN,

Het goederenvervoer met binnenschepen heeft sedert een halve eeuw een verbazende vlucht genomen. Om zich hiervan te overtuigen volstaat het te overdenken, dat de totale tonnemaat van de binnenschepen, die elk jaar de haven van Antwerpen binnenvaren, thans de tonnemaat overtreft van de zeeschepen welke deze haven aandoen.

Het doet vreemd aan vast te stellen, dat dit ontzaglijk verkeer van allerlei vrachten, een der belangrijkste factoren van onze economische bedrijvigheid, aan een onvolledig rechtstelsel onderworpen is.

Voor de overeenkomsten betreffende dat zoo belangrijk vervoer gelden uitsluitend de negen eerste artikelen van de wet van 25 Augustus 1891 op het vervoercontract en hierbij kan men aanstonds opmerken, dat de Wetgever bij het opmaken van deze wet alleen aan het vervoer te land, aan de voerleden en aan de spoorwegen heeft gedacht.

Anderdeels is boek II van het Wetboek van Koophandel, zooals het bij de de wet van 21 Augustus 1879 werd gewijzigd, alleen van toepassing op het vervoer met zeeschepen.

Hier moeten wij hulde brengen aan de schranderheid der rechtbanken van koophandel, die uit de rudimentaire beginselen der wet van 1891 al de gevolgtrekkingen wisten te halen, welke er als kiem in bevat waren, en die door interpretatie en uitlegging van de gebruiken een rechtspraak hebben gevestigd, welke de wetgeving aanvult en nu ons rivierrecht geworden is.

Maar de gebruiken verschillen volgens de plaatsen en het is niet billijk aan de schippers de verplichting op te leggen in dat geheel van beslissingen de grondbeginselen te zoeken en naar voren te brengen van het rechtstelsel, dat het vervoer op de binnenwateren regelt. De Wetgever heeft tot plicht deze leemte van ons handelsrecht aan te vullen. Zulks is het doel van onderhavig wetsontwerp.

Overigens is dit noch een overhaaste maatregel, noch een rechtsomwenteling.

Niets is gevaarlijker dan invoering van nieuwigheden op het gebied van handelsrecht. De wetgever behoort aandachtig den gang van het zakenverkeer te bestudeeren, de ge-

gage les règles fondamentales qui servent de base aux transactions et transforme en règles juridiques les principes dont l'expérience a démontré la nécessité et la justice.

Déjà en 1906 la Chambre de Commerce d'Anvers avait arrêté, sous le nom de Conditions de la Place d'Anvers, les règles essentielles qui devaient régir l'affrètement fluvial. La plupart des affrètements conclus à Anvers se réfèrent à ces conditions.

En 1927 le Conseil supérieur de la Navigation intérieure qui groupe des représentants des armateurs, des bateliers, des affréteurs, des délégués du Commerce et de l'Industrie et des juristes, avait élaboré des conditions générales d'affrètement qui, à raison précisément du consentement unanime de tous ces intérêts divergents, avaient acquis dans le pays entier une très grande autorité. C'est de ces conditions générales, devenues aujourd'hui en pratique le Code de la Batellerie, que s'inspire le présent projet de loi.

Conformément aux principes fondamentaux du droit qui nous régit et qui répond si bien à nos traditions nationales, il respecte largement la liberté des contractants. Les règles qu'il édicte ne s'appliquent que pour autant que les parties n'y aient pas, de commun accord, dérogé. Ce n'est que lorsque l'ordre public est en jeu que le législateur doit intervenir par des dispositions impératives qui dominent la libre volonté des parties.

Le projet qui vous est soumis s'efforce aussi, dans la mesure où la chose est possible, de créer pour l'affrètement fluvial des règles identiques à l'affrètement maritime. Il est évident que le contrat visé par le projet de loi se rapproche plus d'un affrètement maritime que d'un transport par chemin de fer et c'est ce qui rendait si pénible l'application aux transports fluviaux de la loi de 1891.

Déjà en 1908 le législateur avait reconnu cette lacune de notre droit commercial. Jusqu'à cette date, le connaissement, ce document si important qui sert de base aux transactions commerciales et au crédit bancaire, n'existait pas en matière de navigation intérieure, puisque la loi sur le contrat de transport ne connaissait que la lettre de voiture. Il étendit à la navigation fluviale les règles du droit maritime relatives au connaissement, à l'avarie commune, aux assurances, à l'abordage et à l'assistance. Mais il soumit à nouveau par un texte formel l'affrètement fluvial à la loi du 25 août 1891.

Nous complétons aujourd'hui la réforme législative commencée en 1908.

Le projet règle très minutieusement les obligations et les droits réciproques des parties tant au chargement qu'au déchargement. Il a paru nécessaire de résoudre définitivement et législativement les contestations qui surgissent fréquemment au cours de ces opérations et d'éviter ainsi aux intéressés les frais, les retards et les ennuis qu'entraînent d'inutiles et fastidieuses procédures.

A cet égard, il y a lieu de rappeler qu'aux Pays-Bas et en Allemagne, où la navigation intérieure joue aussi un très

bruiken gade te slaan, de grondregels die tot grondslag voor de transacties dienen naar voren te brengen, en de beginseinen waarvan de ondervinding de noodzakelijkheid en de rechtvaardigheid heeft bewezen, tot rechtsregels om te werken.

Reeds in 1906 had de Kamer van Koophandel te Antwerpen onder den naam van « Voorwaarden op de plaats van Antwerpen », de voornaamste regels vastgelegd, welke de rivierbevrachting moesten beheeren. De meeste vrachtcontracten die te Antwerpen gesloten worden, verwijzen naar die voorwaarden.

In 1927 had de Hooge Raad voor de Binnenvaart, die vertegenwoordigers van de reeders, de schippers, de scheepsbevrachters, afgevaardigden van Handel en Nijverheid en rechtsgeleerden groepeerde, algemeene bevrachtingsvoorwaarden opgesteld, welke juist wegens de eenparige instemming van al die uiteenlopende belangen, in gansch het land een groot gezag hadden verkregen. Deze algemeene voorwaarden, welke thans in de praktijk het Wetboek van de Binnenscheepvaart geworden zijn, werden als grondslag voor onderhavig wetsontwerp genomen.

Overeenkomstig de grondbeginselen van het recht, dat hier te lande geldt en zoo goed aan onze nationale overleveringen beantwoordt, eerbiedigt het ontwerp in ruime mate de vrijheid van de contractanten. De regels die het uitvaardigt, zijn maar van toepassing voor zoover partijen er niet in gemeen overleg hebben van afgeweken. Slechts wanneer de openbare orde gevaar loopt, moet de wetgever tusschenkomen door gebiedende bepalingen die den vrijen wil van de partijen beheerschen.

Het E. voorgelegd ontwerp tracht tevens, in de mate van het mogelijke, voor de bevrachting van rivierschepen dezelfde regelen als voor deze bevrachting vast te leggen. Het spreekt vanzelf dat de bij het wetsontwerp bedoelde overeenkomst meer een zeebevrachting dan een vervoer per spoor nabij komt, en dit juist maakte de toepassing van de wet van 1891 op het riviervervoer zoo moeilijk.

Reeds in 1908 had de wetgever deze leemte in ons handelsrecht erkend. Tot dien datum bestond het cognossement, het zoo belangrijke document dat tot grondslag voor de handelstransacties en het bankkrediet dient, niet voor binnenscheepvaart, aangezien de wet op het vervoercontract alleen den vrachtbrief kende. Hij breidde tot de rivierscheepvaart uit, de regels van het zeerecht betreffende het cognossement, de gemeene avarij, de verzekeringen, de aanvaring en de hulpverlening. Maar bij een uitdrukkelijken tekst onderwierp hij opnieuw de rivierbevrachting aan de wet van 25 Augustus 1891.

Heden vullen wij de in 1908 aangevangen wetshervorming aan.

Het ontwerp regelt zeer nauwkeurig de wederzijdsche verplichtingen en rechten der partijen zowel bij het laden als bij het lossen. Het is noodig gebleken op definitieve en wetgevende wijze de geschillen op te lossen, die zich herhaaldelijk bij die verhandelingen voordoen, en aldus de betrokkenen te vrijwaren voor de kosten, vertragingen en moeilijkheden welke nuttelooze en onaangename rechtsvoordringen medebrengen.

In dit verband dient er aan herinnerd te worden, dat Nederland en Duitschland, waar de binnenscheepvaart ook

grand rôle, le législateur n'a pas craint de régler dans ses moindres détails l'exécution du contrat.

Nous avons cru cependant qu'il n'était guère possible de régler législativement certaines questions telles que la durée de la staterie, le taux des surestaries. Le projet de loi se borne, en ces matières, à consacrer un principe général et laisse au Roi le soin de fixer par arrêté royal les conditions d'application.

Il serait dangereux de fixer ces taux qui varient suivant les fluctuations du marché économique.

En proposant à la signature du Roi les arrêtés d'application, le Gouvernement tiendra compte des avis précieux qui lui seront donnés par le Conseil supérieur de la Navigation intérieure.

Le projet s'inspire des principes les plus modernes de notre législation maritime, et notamment des règles introduites dans notre législation par la loi du 28 novembre 1928. En fait, alors que les armements maritimes se dérobaient à toute responsabilité par l'accumulation des clauses d'exonération insérées dans les connaissements, le batelier se liait envers son cocontractant par un connaissement vierge de toutes clauses dérogatoires au droit commun. Il était ainsi exposé à une responsabilité énorme, puisqu'il répondait de toute avarie même lorsque l'accident était dû à une cause inconnue et certaines décisions judiciaires, rendues d'ailleurs conformément aux règles du droit, ont entraîné la ruine de bateliers condamnés à payer des indemnités supérieures à la valeur de leur bateau.

Conformément aux principes connus sous le nom de Règles de la Haye et introduits depuis 1928 dans notre législation, le projet exonère de plein droit le transporteur fluvial de toute responsabilité lorsque l'avarie est due à un accident de navigation. Mais par contre il est interdit à l'armateur fluvial comme à l'armateur maritime de s'exonérer des obligations qui lui incombent dans les soins à donner à la cargaison. Ici la disposition légale a un caractère d'ordre public. Elle a pour but, en effet, d'interdire l'insertion de clauses qui permettent au transporteur de stipuler qu'il ne répond pratiquement d'aucune perte ni avarie quelconque, de telle sorte que le connaissement représentatif de la marchandise ne confère plus à son détenteur aucun droit efficace, et que ce document de crédit n'a plus aucune valeur sérieuse. Mais alors que la loi du 28 novembre 1928 votée par le Parlement en exécution d'une convention internationale s'applique à tout navire même étranger chargeant en Belgique et a ainsi un caractère d'ordre public international, le projet restreint pour le moment l'application du principe aux transports s'effectuant à l'intérieur du territoire; la disposition pourra être étendue dans son application lorsque sera conclue entre la Belgique et les pays limitrophes une convention ayant pour effet l'extension de cette règle juridique.

een zeer groote rol speelt, de wetgever niet gevreesd heeft de uitvoering der overeenkomst tot in de minste bijzonderheden te regelen.

Wij hebben evenwel gemeend dat het niet mogelijk was zekere quaesties, zooals den duur der ligdagen en het bedrag der overliggelden, door middel van een wet te regelen. Op d't stuk beperkt het wetsontwerp zich tot het bekrachtigen van een algemeen beginsel, daarbij aan den Koning de zorg overlatend de toepassingsvoorwaarden bij Koninklijk besluit vast te stellen.

Het ware gevaarlijk deze bedragen vast te stellen, daar ze volgens de schommelingen van de economische markt verschillen.

Bij het voorleggen van de toepassingsbesluiten aan 's Konings onderteekening, zal de Regeering zich laten leiden door de kostbare raadgevingen, welke haar door den Hoogen Raad voor de Binnenvaart zullen verstrekt worden.

Het ontwerp steunt op de meest moderne beginselen van onze zeewetgeving, onder meer op de regels door de wet van 28 November 1928 in onze wetgeving ingevoerd. Terwijl immers de zeereederijen zich aan alle verantwoordelijkheid onttrokken door het inlasschen van steeds meer vrijstellingsclausules in de cognossementen, verbond de schipper zich tegenover zijn medecontractant door een cognossement zonder eenige bepaling omtrent afwijkingen van het gemeene recht. Zodoende stond hij aan een ontzaglijke verantwoordelijkheid blootgesteld, daar hij aansprakelijk was voor alle averij, zelfs wanneer het ongeval aan een onbekende oorzaak te wijten was, en zekere rechterlijke beslissingen, overigens overeenkomstig de regelen van het recht geveld, veroorzaakten den ondergang van schippers, doordien zij veroordeeld werden tot het betalen van vergoedingen welke de waarde van hun schip overtroffen.

Overeenkomstig de beginselen, gekend onder den naam van « Regelen van den Haag » en sedert 1928 in onze Wetgeving ingevoerd, ontslaat het ontwerp van rechtswege den riviervervoerder van alle verantwoordelijkheid, wanneer de averij aan een scheepvaartongeval te wijten is. Maar van den anderen kant is het den rivierreeder zooals den zee-reeder verboden zich vrij te stellen van de verplichtingen, die te zijnen laste vallen in verband met de aan de lading te best den zorgen. Deze wetsbepaling raakt de openbare orde. Zij heeft immers ten doel het inlasschen te verbieden van clausulen, waarin de vervoerder zou bepalen dat hij practisch voor geen enkel verlies of averij instaat, zoodat het cognossement, dat de goederen vertegenwoordigt, aan den houder er van geen werkelijk recht meer verleent en dit kredietdocument hoegenaamd geen betrouwbaarheid meer bezit. Maar terwijl de wet van 28 November 1928, door het Parlement ter uitvoering van een internationale overeenkomst goedgekeurd, van toepassing is op elk schip, zelfs op een vreemd schip dat in België laadt, en zodoende de internationale openbare orde raakt, beperkt het ontwerp voor het oogenblik de toepassing van het beginsel tot de transporten welke binnen het landsgebied geschieden; de bepaling zal, wat haar toepassing betreft, kunnen uitgebreid worden, wanneer tusschen België en de aangrenzende landen een overeenkomst gesloten is welke de uitbreiding van dezen rechtsregel voor gevolg heeft.

Enfin, le projet de loi règle aussi les conditions d'un contrat fréquent, l'affrètement en séjour. Il met fin ainsi à la controverse aujourd'hui encore non résolue au sujet du caractère de ce contrat auquel les uns ne reconnaissent que le caractère d'un louage et que les autres veulent faire régir par la loi de 1891, considérant comme un transport le déplacement du bateau d'un endroit à l'autre dans un même port.

Nous sommes convaincus que cette loi nouvelle, dont les principes ont déjà été approuvés par les représentants de tous ceux qui à un titre quelconque sont intéressés au mouvement fluvial, complètera heureusement notre Code de Commerce et rendra à nos armements fluviaux comme à nos industriels et à nos négociants d'éminents services.

Le Ministre des Travaux Publics, ad interim,

Ten slotte regelt het Wetsontwerp ook de voorwaarden van een dikwijls voorkomend contract, de bevrachting om te liggen. Zoo maakt het een einde aan den tot nu toe niet opgelosten reidewist over den aard van dit contract, waaraan de eenen slechts het karakter van een huur toekennen en dat de anderen willen doen vallen onder de wet van 1891 waarbij de verplaatsing van het schip van een plaats naar een andere in dezelfde haven als een vervoer beschouwd wordt.

Wij zijn er van overtuigd dat deze nieuwe wet, waarvan de beginselen reeds werden goedgekeurd door de vertegenwoordigers van al degenen die op een of anderen grond bij het rivierverkeer betrokken zijn, op zeer nuttige wijze ons Wetboek van koophandel zal aanvullen en aan onze rivierrederijen evenals aan onze industrieelen en handelaars uitmuntende diensten zal bewijzen.

De Minister van Openbare Werken, ad interim,

PH. VAN ISACKER.

PROJET DE LOI

LEOPOLD III

Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition de Notre Ministre des Travaux Publics,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Travaux Publics est chargé de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

Toute convention ayant pour objet l'utilisation d'un bateau d'intérieur en vue du transport ou du séjour de marchandises est, sauf stipulation contraire, régie par les dispositions de la présente loi.

ART. 2.

Le contrat d'affrètement d'un bateau d'intérieur se constate par les modes de preuve admis en matière de commerce.

ART. 3.

Pour l'application de la présente loi, on entend par affréteur celui qui sert d'intermédiaire pour la conclusion d'un contrat d'affrètement; par chargeur, celui qui charge

WETSONTWERP

LEOPOLD III,

Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op voorstel van Onzen Minister van Openbare Werken,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Openbare Werken wordt ermee belast in Onzen naam aan de Wetgevende Kamers het hierna volgende Wetsontwerp voor te leggen :

EERSTE ARTIKEL.

Elke overeenkomst die tot doel heeft het gebruiken van een binnenschip voor vervoer of opslag van goederen, valt, behoudens strijdig beding, onder de voorschriften dezer wet.

ART. 2.

Het contract tot bevrachting van een binnenschip wordt vastgesteld door de bewijsmiddelen, in handelszaken toegelaten.

ART. 3.

Voor de toepassing dezer wet wordt verstaan : onder bevrachter, degene die als tussenpersoon optreedt voor het sluiten van een bevrachtingscontract; onder inlader, de-

le bateau au port d'embarquement; par destinataire, celui auquel la marchandise doit être délivrée à destination; par batelier, le patron propriétaire du bateau ou le contre-maître préposé du propriétaire.

ART. 4.

Le prix du loyer d'un bateau d'intérieur est appelé fret. Il est réglé par les conventions des parties.

Aux fins de transport, le bateau peut être affrété pour soit à l'aller ou pour charger une quantité déterminée de marchandises, pour un voyage ou pour un temps limité.

Le bateau peut également être affrété pour séjourner ou pour servir de magasin flottant.

ART. 5.

L'affrèteur a droit à une commission qui, à défaut de stipulation, sera équivalente à 5 p. c. du fret. Elle ne pourra en aucun cas dépasser 10 p. c. du fret.

La commission est due par le batelier. Elle est exigible dès le moment où les connaissements sont soumis à la signature du batelier, conformément à l'article 14.

Le paiement de la commission effectué à ce moment constitue un règlement définitif et les parties ne sont pas recevables à en demander la révision, quel que soit le montant du fret effectivement payé au batelier à la fin du voyage.

Toutefois, l'affrèteur qui aura exigé une commission excédant 10 p. c. du fret sera déchu de tout droit à la commission et devra éventuellement restituer les sommes reçues.

ART. 6.

Quel que soit le mode d'affrètement, le batelier doit à ses frais amener le bateau à l'endroit désigné pour le chargement ou le déchargement.

S'il estime que l'emplacement désigné n'est pas approprié ou expose le bateau à des avaries, il peut refuser de s'y rendre à moins que le chargeur ou le destinataire s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dégâts qui seraient occasionnés au bateau par suite des risques inhérents à cet emplacement.

Si les dangers de l'emplacement ne sont pas apparents, le chargeur ou le destinataire qui ordonne au batelier d'y placer son bateau est de plein droit responsable des risques inhérents à cet emplacement.

ART. 7.

Si le contrat ne stipule qu'un lieu de chargement ou de déchargement, le batelier doit néanmoins, s'il en est requis, charger au port de charge et décharger au port de destination aux différents emplacements désignés respectivement par le chargeur et le destinataire. Ces déhalages se font à

gene die het schip in de laadhaven laadt; onder geadresseerde, degene aan wien de goederen op de plaats van bestemming moeten afgeleverd worden; onder schipper, de gezagvoerder eigenaar van het schip, of de door den eigenaar aangestelde bootsman.

ART. 4.

De huurprijs van een binnenschip wordt vracht genoemd. Hij wordt door de overeenkomsten der partijen geregeld.

Het schip kan ten behoeve van vervoer bevracht worden voor het geheel of voor het inladen van een bepaalde hoeveelheid goederen, voor een reis of voor een beperkten tijd.

Het schip kan ook bevracht worden om te liggen of om als drijvend magazijn te dienen.

ART. 5.

De bevrachter heeft recht op een commissie die, bij gebrek aan bepaling, gelijk is aan 5 t. h. van de vracht. Deze commissie mag in geen geval 10 t. h. van de vracht overschrijden.

De commissie moet door den schipper betaald worden. Ze is eischbaar vanaf het oogenblik, waarop de cognossementen den schipper ter onderteekening worden voorgelegd, overeenkomstig artikel 14.

Betaling op dat oogenblik van de commissie geldt als afrekening en aan de partijen kan niet toegestaan worden de herziening er van te vragen wat ook het bedrag der vracht zij die werkelijk aan den schipper betaald werd op het einde der reis.

De bevrachter evenwel, die een commissie van meer dan 10 t. h. der vracht geëischt heeft, verliest alle recht op de commissie en moet eventueel de ontvangen sommen terugbetalen.

ART. 6.

Welke ook de wijze van bevrachten zij, de schipper moet op eigen kosten het vaartuig op de plaats brengen, aangewezen voor het inladen of het lossen.

Indien hij meent, dat de aangewezen plaats niet geschikt is of het schip aan averij blootstelt, kan hij weigeren er naar toe te varen tenzij de inlader of de geadresseerde zich schriftelijk verbindt de verantwoordelijkheid op zich te nemen voor de schade die aan het schip zou overkomen ingevolge de aan die verplaatsing verbonden risico's.

Indien de gevaren der plaats niet zichtbaar zijn, is de inlader of de geadresseerde die aan den schipper beveelt er zijn schip te leggen, van rechtswege verantwoordelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.

ART. 7.

Indien het contract alleen een laad- of een losplaats bepaalt, moet de schipper desniettemin, zoo hij daartoe verzocht wordt, in de ladinghaven laden en in de haven van bestemming lossen op de verschillende plaatsen welke respectievelijk door den inlader en den geadresseerde worden

la diligence et aux frais respectifs du chargeur ou du destinataire.

Si le contrat stipule que le bateau doit être chargé ou déchargé à plusieurs endroits, ou le long de plusieurs navires, le batelier doit se rendre à ses frais une seule fois à chacun des endroits désignés ou le long de chaque navire, les déhalages subséquents restant à charge du chargeur ou du destinataire.

ART. 8.

Les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement se font, sous la surveillance du batelier, par les soins et aux frais du chargeur et du destinataire.

Le batelier est tenu de faciliter ces opérations par tous les moyens en son pouvoir, mais n'a pas l'obligation de fournir l'usage gratuit des treuils et poulies du bord.

ART. 9.

A la fin du chargement, il est dressé une reconnaissance de la totalité des quantités chargées. Cette reconnaissance se nomme connaissance.

Le connaissance est préparé par les soins du chargeur et signé par le batelier; il indique le nom et le domicile du chargeur, le nom et le domicile du destinataire, le nom du batelier, le nom du bateau, le lieu du départ et celui de la destination, le montant du fret à payer par le destinataire, la nature et la quantité des objets à transporter, les marques et numéros des colis.

Le connaissance peut être à ordre, au porteur ou à personne dénommée. Il est dressé en plusieurs originaux signés par le batelier et exprime le nombre d'exemplaires délivrés. Une copie en est remise au batelier.

Il fait foi de ses mentions entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs.

A la fin du déchargement, le batelier peut exiger que le destinataire lui donne décharge des quantités déchargées.

Le chargeur peut, en outre, au cours du chargement et au fur et à mesure de l'embarquement, exiger du batelier et le batelier peut, au déchargement et au fur et à mesure du débarquement, exiger du destinataire des reçus provisoires dénommés récépissés.

ART. 10.

Si le chargement ou le déchargement sont faits par une seule équipe ou par des équipes travaillant successivement, le batelier doit vérifier le nombre de colis chargés ou déchargés. A défaut, par lui, de procéder à ce contrôle, le chargeur et le destinataire ont le droit de mentionner, le premier dans les récépissés et le connaissance, le second dans les récépissés et la décharge, les quantités constatées par leurs délégués respectifs.

aangewezen. De daartoe noodige verhalingen geschieden door tusshenkomst en op kosten respectievelijk van den inlader of van den geadresseerde.

Indien de overeenkomst bepaalt, dat het schip op verschillende plaatsen of langs zij van verschillende schepen moet worden geladen of gelost, moet de schipper zich op eigen kosten éénmaal naar elk der aangewezen plaatsen of langs zij van elk schip begeven, terwijl de verdere verhaleningen ten laste van den inlader of van den geadresseerde komen.

ART. 8.

Het laden, stouwen en lossen geschiedt, onder toezicht van den schipper, door en op kosten van den inlader en van den geadresseerde.

De schipper is gehouden bedoelde werkzaamheden te vergemakkelijken met al de hem ten dienste staande middelen, maar hij is niet verplicht het hijschtuig van 't schip kosteloos ter beschikking te stellen.

ART. 9.

Op het einde van het laden wordt een bewijsschrift over het geheel van de ingeladen hoeveelheden opgemaakt. Dit bewijsschrift heet cognossement.

Het cognossement wordt door den inlader gereedgemaakt en door den schipper ondertekend; het vermeldt den naam en de woonplaats van den inlader, den naam en de woonplaats van den geadresseerde, den naam van den schipper, den naam van het schip, de plaats van vertrek en die van bestemming, het bedrag van de door den geadresseerde te betalen vracht, den aard en de hoeveelheid van de te vervoeren goederen, de merken en nummers der colli.

Het cognossement kan zijn aan order, aan toonder of op naam. Het wordt opgemaakt in verschillende door den schipper ondertekende origineelen en vermeldt het aantal afgeleverde exemplaren. Een exemplaar wordt aan den schipper overhandigd.

De in het cognossement voorkomende meldingen gelden als bewijs tusshen de bij de lading betrokken partijen en tusshen hen en de verzekeraars.

Op het einde van het lossen kan de schipper eischen dat de geadresseerde hem kwijting geeft voor de geloste hoeveelheden.

De inlader kan daarenboven van den schipper, tijdens het laden en naarmate van het inschepen, en de schipper kan van den geadresseerde, bij het lossen en naarmate van het uiladen, voorloopige ontvangbewijzen, zoogenaamde receptissen, eischen.

ART. 10.

Indien het laden of het lossen geschiedt door één enkele ploeg of door achtereenvolgens werkende ploegen, moet de schipper het aantal ingeladen of geloste colli controleeren. Zoo de schipper die controle niet verricht, hebben de inlader en de geadresseerde het recht, de eerste om in de receptissen en het cognossement, de tweede om in de receptissen en de kwijting de door hun respectieve vertegenwoordigers opgeteekende hoeveelheden te vermelden.

Si le chargement se fait par plusieurs équipes travaillant simultanément, le batelier n'est pas tenu de délivrer des récépissés et il a le droit d'exiger dans le connaissement l'insertion de la clause : nombre inconnu.

Si après le déchargement le bateau doit être jaugé à vide, cette opération doit se faire le jour du déchargement. A défaut de ce faire, l'article 18 est appliqué à partir du lendemain.

ART. 11.

Pour les marchandises en vrac, il est procédé aux constatations par des peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés; s'il n'y a pas dans le port de peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés, les constatations sont faites par des peseurs, jaugeurs ou mesureurs désignés par les parties.

Des notes de poids, de jaugeage ou de mesurage sont dressées au fur et à mesure du chargement et remises à chacune des parties.

ART. 12.

Les constatations faites dans les conditions indiquées à l'article précédent servent de base à l'établissement du connaissement et de la décharge.

Si les parties ne sont pas d'accord sur le poids embarqué, il est fait mention de leur désaccord dans le connaissement. Dans ces cas, le bateau doit rester à la disposition et sous le contrôle du chargeur pendant une durée qui ne peut excéder 24 heures. Les parties peuvent se mettre d'accord pour désigner un convoyeur qui accompagnera le bateau jusqu'à son lieu de destination. Le chargeur, de même que le batelier, peut aussi faire procéder au plombage du bateau et à la prise contradictoire d'échelles du bateau en tenant compte de l'eau se trouvant dans les caisses des pompes. Les frais en résultant seront supportés par la partie succombante.

Dans ces cas, le fret est payable d'après la prise d'échelles effectuée à destination.

Si les plombs sont trouvés intacts et si les constatations de prises d'échelles à destination correspondent, en tenant compte de la différence de densité de l'eau, aux constatations faites au départ, le batelier ne peut pas être rendu responsable du manquant apparent pouvant résulter de la différence entre les quantités trouvées au départ et à l'arrivée par les peseurs, jaugeurs ou mesureurs.

S'il n'a pas été procédé au plombage et à la prise d'échelles, le batelier peut insérer dans le connaissement la clause : poids inconnu, et le fret est payé d'après le poids mentionné au connaissement par le chargeur.

Les mêmes règles sont applicables dans le cas où le bateau est chargé au moyen d'élévateurs.

Sauf dispositions contraires dans le contrat d'affrètement, le batelier n'est pas tenu de reconnaître comme exactes les indications de poids résultant exclusivement de bascules automatiques.

Indien met verschillende ploegen tegelijk geladen wordt, is de schipper niet verplicht recepten af te leveren en heeft hij het recht in het cognossement de melding « aantal onbekend » te eischen.

Indien het schip, na lossing, ledig moet gemeten worden, geschiedt zulks den dag der lossing; zooniet wordt, vanaf den volgende dag, artikel 18 toegepast.

ART. 11.

Voor stortgoederen geschieden de vaststellingen door beëdigde wegers, scheeps- of diepgangsmeters; indien in de haven geen beëdigde wegers en meters zijn, geschieden de vaststellingen door wegers en meters, aangewezen door de partijen.

Gewicht- of meetbiljetten worden naarmate van het laden opgemaakt en aan elk der partijen overhandigd.

ART. 12.

De in de voorwaarden van voorgaand artikel gedane vaststellingen dienen tot grondslag voor het opmaken van het cognossement en van de kwijting.

Indien partijen het niet eens zijn over het ingeladen gewicht, wordt van hun oneenigheid melding gemaakt in het cognossement. In die gevallen moet het schip ter beschikking en onder het toezicht van den inlader blijven voor een tijd die 24 uren niet mag overschrijden. De partijen kunnen zich akkoord stellen om een begeleider aan te duiden, die het schip tot de plaats van bestemming zal vergezellen. De inlader, alsmede de schipper, kan ook het schip doen looden en, in bijzijn van beide partijen, de ijschalen van het schip opnemen, daarbij rekening houdende met het water in de pompkasten. De kosten die daaruit voortspruiten, zullen door de verliezende partij worden gedragen.

In deze gevallen is de vracht betaalbaar volgens de ter bestemmingsplaats gedane opneming der ijschalen.

Indien de loodjes ongeschonden blijken, en indien de ijkopnamen op de bestemmingsplaats, rekening houdende met het verschil in dichtheid van het water, overeenkomen met die op de vertrekplaats, kan de schipper niet verantwoordelijk gesteld worden voor het schijnbaar tekort, dat zou blijken uit het verschil tusschen de hoeveelheden, bevonden bij het vertrek en bij de aankomst door de wegers of meters.

Indien geen looding en ijkopname heeft plaats gehad, mag de schipper in het cognossement de melding « gewicht onbekend » inlasschen en wordt de vracht betaald volgens het gewicht, door den inlader in het cognossement aangegeven.

Dezelfde regels gelden ingeval het schip met behulp van elevators geladen wordt.

Behoudens strijdige bepalingen in het bevrachtingscontract, is de schipper niet gehouden de gewichtscijfers, welke uitsluitend door automatische weegtoestellen worden bekomen, als juist te erkennen.

ART. 13.

Les tolérances en matière de freinte de route font, s'il y a lieu, l'objet de stipulations particulières dans le contrat d'affrètement.

Elles tiennent compte de la nature de la marchandise, du mode de chargement, des circonstances du voyage et des usages du lieu de chargement.

A défaut de stipulations dans le contrat d'affrètement, la freinte de route est déterminée d'après les usages du lieu de déchargement.

Le batelier est, dans les limites prévues à l'article 32, responsable du manquant, et la valeur de celui-ci peut être déduite du fret, au prix facturé par le chargeur au destinataire, sous déduction de la freinte éventuelle.

ART. 14.

Le connaissement doit être soumis à la signature du batelier au plus tard vingt-quatre heures après la fin du chargement, dimanches et jours fériés légaux non compris. Si le connaissement n'est pas soumis à sa signature dans ce délai, le batelier peut réclamer des surestaries à partir du jour où il proteste par une mise en demeure à raison de ce retard, mais il ne peut entreprendre le voyage avant d'avoir signé le connaissement.

Si le bateau est déjà en surestaries, les surestaries sont dues jusqu'à ce que le connaissement soit soumis à la signature du batelier.

Si le batelier reste en défaut, soit de signer le connaissement, soit de payer le montant de la commission d'affrètement prévue à l'article 5, dans le délai de 24 heures à compter de la présentation du connaissement à sa signature, il doit une indemnité équivalente au taux des surestaries pour chaque jour de retard, à partir du jour où une mise en demeure lui aura été adressée à cet effet.

ART. 15.

Le batelier peut, au moment de la signature du connaissement, exiger le paiement anticipatif du tiers du fret.

Le batelier doit signer le connaissement quel que soit le fret y inséré, sauf à réclamer anticipativement ou à bonifier à l'affrèteur, sous forme d'avance, la différence entre le fret contractuel et le fret mentionné au connaissement, sans commission ni intérêt.

Sauf le cas où il a été stipulé que les délais de starie étaient réversibles, le batelier peut aussi exiger, au moment de la signature du connaissement, le paiement des surestaries encourues au port de charge. Si les montants sont contestés, le batelier peut exiger, soit le dépôt d'une garantie, soit l'insertion d'une mention spéciale dans le connaissement.

ART. 13.

Inzake het toegestane reisverlies zullen desvoorkomend bijzondere bepalingen in het bevrachtingscontract opgenomen worden.

Deze bepalingen houden rekening met den aard der goederen, de wijze van inladen, de omstandigheden der reis, en de gebruiken op de plaats van inlading.

Bij ontstentenis van bepalingen in het bevrachtingscontract, wordt het reisverlies vastgesteld volgens de gebruiken op de plaats van lossing.

Binnen de grenzen, aangeduid in artikel 32, is de schipper verantwoordelijk voor het tekort, en de waarde hiervan mag, onder aftrek van eventueel reisverlies, afgehouden worden van de vracht tegen den prijs, dien de inlander den geadresseerde op de factuur gerekend heeft.

ART. 14.

Het cognossement moet den schipper ter afteekening voorgelegd worden, uiterlijk 24 uren na afloop der inlading. Zon- en wettelijke feestdagen niet inbegrepen. Wordt het cognossement hem binnen dien termijn niet ter onderteekening voorgelegd, dan mag de schipper overliggeld eischen vanaf den dag, waarop hij door een ingebrekestelling wegens die vertraging verzet aantekent, maar hij mag de reis niet aanvaarden, vooraleer het cognossement afgetekend te hebben.

Is de ligtijd reeds overschreden, dan is het overliggeld verschuldigd totdat het cognossement den schipper ter onderteekening wordt voorgelegd.

Indien de schipper verzuimt, hetzij het cognossement te teekenen, hetzij het in artikel 5 voorziene bedrag der vrachtcommissie te betalen, binnen den termijn van 24 uren te rekenen van af het hem ter onderteekening voorleggen van het cognossement, is hij een vergoeding schuldig, gelijk aan het bedrag der overliggelden, voor elken dag vertraging vanaf den dag waarop hem een ingebrekestelling daartoe gestuurd wordt.

ART. 15.

De schipper mag, bij het teekenen van het cognossement, de vooruitbetaling eischen van een derde der vracht.

De schipper moet het cognossement teekenen, welke vracht daarin ook vermeld zij, met dien verstande dat hij het verschil tusschen de overeengekomen vracht en de in het cognossement vermelde vracht kan doen vooruitbetalen door of hetzelfde bij wijze van voorschot verrekenen met den bevrachter; in beide gevallen zonder commissie noch intrest.

Behalve wanneer werd overeengekomen laad- en lostijd samen te gebruiken, mag de schipper bij het onderteekenen van het cognossement ook de betaling eischen van de in de laadhaven opgelopen overliggelden. Indien de sommen betwist worden, mag de schipper, hetzij storting van een borgsom, hetzij opneming van een bijzondere verklaring in het cognossement eischen.

ART. 16.

Les opérations de chargement et de déchargement peuvent avoir lieu tant de jour que de nuit ainsi que les dimanches et jours fériés légaux.

Le chargement et le déchargement effectués pendant la nuit ou le dimanche ou un jour férié légal donnent lieu à des indemnités ou compensations qui seront déterminées par un arrêté royal, lequel fixera également la durée de la nuit.

ART. 17.

Le délai alloué au chargeur ou au destinataire, pour effectuer le chargement ou le déchargement, se nomme : délai de starie.

Il est stipulé par les parties dans le contrat d'affrètement. A défaut de stipulation, il est déterminé conformément à un tableau arrêté par le Roi, en prenant pour base les quantités à charger ou à décharger, quel que soit le tonnage du bateau.

ART. 18.

Si le chargeur ou le destinataire ne procède pas au chargement ou au déchargement dans le délai visé à l'article précédent, il est dû au batelier une indemnité dénommée surestaries.

Le taux des surestaries est fixé dans le contrat d'affrètement.

A défaut d'indication dans ce contrat, les surestaries sont calculées sur la base du barème établi par arrêté royal. Quelles que soient les quantités chargées ou déchargées, le taux des surestaries est calculé en prenant pour base la portée en lourd du bateau au plus grand enfoncement admis par l'article 1 du règlement général de police et de navigation, telle qu'elle résulte du procès-verbal de jaugeage.

ART. 19.

Le délai de starie commence à courir le lendemain du jour de l'arrivée du bateau au lieu désigné : a) dans le contrat d'affrètement pour le chargement; b) dans le connaissement pour le déchargement.

Toutefois, si le chargement ou le déchargement a commencé le jour de l'arrivée, le délai de starie commence à courir le jour même.

ART. 20.

L'arrivée du bateau au lieu désigné dans le contrat d'affrètement pour le chargement, ou dans le connaissement pour le déchargement, est constatée à la diligence du batelier, par celui qui a l'obligation de faire opérer le chargement ou le déchargement du bateau. Cette personne délivre immédiatement une déclaration écrite de cette constatation : à défaut de ce faire, ou si cette personne est absente, le batelier lui notifie par avis écrit ou par voie télégraphique la date d'arrivée du bateau à destination.

ART. 16.

Het laden en het lossen mag zoowel des nachts als overdag alsmede op Zondagen en wettelijke feestdagen geschieden.

Het laden en lossen des nachts of op een Zondag of op een wettelijken feestdag geeft recht op vergoedingen of compensaties, die zullen bepaald worden door een Koninklijk besluit, dat tevens den duur van den nacht zal vaststellen.

ART. 17.

De termijn, toegestaan aan den inlader of aan den geadresseerde voor het laden of het lossen, heet ligtijd.

Hij wordt door de partijen in het bevrachtingscontract bepaald. Bij ontstentenis van beding daaromtrent, wordt hij bepaald overeenkomstig een door den Koning vastgestelde tabel, waarbij als grondslag genomen wordt de te laden of te lossen hoeveelheden, welke ook de tonnemaat zij van het schip.

ART. 18.

Indien de inlader of de geadresseerde binnen den bij het vorige artikel bedoelden termijn niet laadt of lost, is den schipper een vergoeding, overliggeld geheeten, verschuldigd.

Het bedrag van het overliggeld wordt vastgesteld in het bevrachtingscontract.

Bij gebreke van aanwijzing in dat contract wordt het overliggeld berekend volgens het bij Koninklijk besluit vastgesteld tarief. Welke ook de geladen of geloste hoeveelheden zijn, het bedrag van het overliggeld wordt steeds berekend op grond van het maximum laadvermogen van het vaartuig bij den grootsten diepgang toegelaten door artikel 1 van het algemeen reglement op de politie en de scheepvaart, zooals dat vermogen blijkt uit den meetbrief.

ART. 19.

De ligtijd gaat in daags na aankomst van het vaartuig op de plaats aangewezen : a) in het bevrachtingscontract voor het laden; b) in het cognossement voor het lossen.

Indien evenwel het laden of lossen begonnen werd op den dag der aankomst, begint de ligtijd te loopen vanaf dien dag zelf.

ART. 20.

De aankomst van het vaartuig op de plaats, aangeduid in het bevrachtingscontract voor het laden of in het cognossement voor het lossen, wordt, op verzoek van den schipper, vastgesteld door dengene, die de verplichting heeft het vaartuig te doen laden of lossen. Deze persoon levert onmiddellijk een geschreven bewijs van die vaststelling af; zooniet, of indien deze persoon afwezig is, meldt de schipper hem schriftelijk of telegraphisch den datum van aankomst van het vaartuig ter bestemming.

ART. 21.

Les dimanches et jours fériés légaux pendant lesquels il n'est pas procédé au chargement ou au déchargement, ne comptent pas dans le délai de starie.

ART. 22.

Les surestaries sont dues de plein droit à l'expiration des jours de starie sans qu'aucune notification soit nécessaire.

ART. 23.

Les surestaries courent sans interruption et se calculent par jours entiers jusqu'à la fin du chargement ou du déchargement, y compris les dimanches et jours fériés.

ART. 24.

S'il y a plusieurs chargeurs ou destinataires, le délai de starie se calcule séparément pour chacun d'eux sur la base des quantités qu'il a à recevoir ou à décharger.

Le batelier détermine d'après l'arrimage de son bateau l'ordre de chargement et de déchargement et en donne avis écrit au moment où, en exécution de l'article 20, il fait constater son arrivée.

Le délai de starie pour celui qui doit charger ou décharger le premier court suivant la règle établie à l'article 19 et, pour chacun des autres chargeurs et destinataires, au moment où expire le délai imparti à celui qui le précède, ou, pour le cas où celui-ci n'aurait pas terminé dans le délai, au moment où le chargeur ou destinataire précédent aura terminé le chargement ou le déchargement de son lot.

Les chargeurs ou destinataires qui dépassent le délai auquel ils ont droit, doivent de ce chef des surestaries sans qu'il y ait aucune solidarité entre eux.

ART. 25.

Les surestaries encourues au port de charge sont dues par celui pour compte de qui le bateau est affrété; celles qui sont encourues au port de destination sont dues par celui qui présente le connaissement pour prendre réception de la cargaison.

ART. 26.

A l'expiration d'un délai de surestaries dont la durée est équivalente à celle du délai de starie, sans pouvoir excéder quinze jours, le batelier peut, soit au port de charge, soit au port de destination, exiger les contre-staries. Les contre-staries ne sont dues qu'à partir du lendemain du jour où le batelier adresse une mise en demeure à cet effet. L'indemnité des contre-staries est équivalente à l'indemnité des surestaries, majorée de cinquante pour cent.

ART. 21

De Zondagen en wettelijke feestdagen, waarop niet wordt geladen of gelost, worden in den ligtijd niet meegerekend.

ART. 22.

Het overliggeld is van rechtswege verschuldigd na afloop der ligdagen, zonder dat er eenige beteekening noodig is.

ART. 23.

De overligdagen loopen onafgebroken door en worden berekend met volle dagen tot op het einde van de lading of van de lossing, met inbegrip van Zon- en feestdagen.

ART. 24.

Indien er verschillende inladers of geadresseerden zijn, wordt de ligtijd afzonderlijk berekend voor elk van hen, op grond van de hoeveelheden die hij moet ontvangen of lossen.

De schipper bepaalt, volgens de stouwing van zijn schip, de volgorde voor het laden en het lossen, en geeft er schriftelijk bericht van op het oogenblik dat hij, ter uitvoering van artikel 20, zijn aankomst doet vaststellen.

De ligtijd begint te loopen voor dengene, die eerst moet laden of lossen, volgens den regel vastgesteld in artikel 19, en voor elk der andere inladers en geadresseerden, aanstonds na afloop van den termijn die aan den voorman toegestaan werd, of, ingeval deze binnen den bepaalden termijn niet zou geëindigd hebben, vanaf het oogenblik waarop de vorige inlader of geadresseerde het laden of lossen van zijn aandeel zal voltooid hebben.

De inladers of geadresseerden die den termijn overschrijden waarop zij recht hebben, moeten uit dien hoofde overligdagen betalen zonder dat er eenige hoofdelijkheid tussen hen bestaat.

ART. 25.

Het in de ladingshaven opgelopen overliggeld is verschuldigd door dengene voor wiens rekening het schip bevracht wordt; het overliggeld, dat opgelopen wordt in de bestemmingshaven, is verschuldigd door dengene die het cognossement aanbiedt om de lading in ontvangst te nemen.

ART. 26.

Bij het verstrijken van een overligtijd, waarvan de duur gelijk staat met den ligtermijn, zonder 15 dagen te mogen overschrijden, mag de schipper, hetzij in de ladingshaven, hetzij in de bestemmingshaven, extra-liggeld eischen. Extra-liggeld is slechts verschuldigd vanaf den dag volgende op dien, waarop de schipper daartoe een ingebrekestelling stuurt. De vergoeding voor extra-overligdagen is gelijk aan de vergoeding voor overligdagen, verhoogd met 50 t. h.

A l'expiration du 15^e jour de contre-staries, le batelier peut, au port de charge, rompre le contrat sans préavis, si rien n'a été chargé et, au port de destination, décharger d'office la cargaison aux frais, risques et périls de la marchandise. Il conserve le droit de réclamer l'indemnité prévue à l'article 27, s'il est au port de charge ou le fret s'il est au port de destination, ainsi que les surestaries et contre-staries encourues, sans préjudice de son droit de recourir aux mesures prévues à l'article 58 de la présente loi.

ART. 27.

Lorsque le chargeur n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée au contrat d'affrètement, le batelier a néanmoins droit au fret entier pour le chargement complet pour lequel le bateau a été affrété. Il peut soit exiger du chargeur, avant le départ, le paiement du fret sur les quantités non embarquées, soit exiger l'insertion dans le connaissement d'une clause constatant que le fret sera dû sur la quantité totale fixée au contrat. Si le chargeur charge une quantité supérieure aux quantités convenues, le batelier a droit au fret conventionnel sur l'excédent.

Si le contrat d'affrètement contient la clause « environ », le chargeur peut charger 2 1/2 p. c. en moins ou en plus, pour autant que la capacité du bateau le permette.

Dans ce cas, le fret sur le vide se calcule sur la quantité minima que le chargeur est tenu de charger.

ART. 28.

La responsabilité du batelier cesse à partir du moment où le déchargement a pris fin.

Le batelier peut, dès l'expiration du délai de starie au déchargement, exiger le paiement du fret. Il doit réclamer du destinataire qui prend réception de la cargaison, l'exécution de toutes obligations résultant du connaissement. En cas d'insolvabilité du destinataire ou dans le cas où le destinataire refuse de décharger le bateau ou d'exécuter ses obligations, le batelier conserve son recours contre celui qui a affrété le bateau.

ART. 29.

Lorsque, pour atteindre le port de destination, le bateau doit naviguer sur un fleuve ou sur une rivière à courant libre, le batelier ne peut être obligé de charger la totalité de la quantité stipulée si le niveau d'eau est tel que le bateau ne pourrait, avec un plein chargement, arriver à destination. Dans ce cas, le fret ne sera dû que sur les quantités embarquées, pour autant que le bateau soit chargé pendant la starie, sinon le batelier est en droit de réclamer le fret intégral sur la quantité stipulée.

Dans le cas où le bateau est affrété par tonne et par

Na afloop van den vijftienden dag der extra-overligdagen, mag de schipper in de ladingshaven het contract verbreken, zonder voorafgaande waarschuwing, indien er nog niets geladen werd, en in de bestemmingshaven de lading van ambtswege lossen op kosten, risico en gevaar van de koopwaar. Hij behoudt het recht de in artikel 27 voorziene vergoeding te eischen, indien hij in de ladingshaven ligt, of de vracht indien hij in de bestemmingshaven ligt, alsmede het opgelopen overliggeld en extra-liggeld, onverminderd zijn recht de maatregelen te doen treffen, voorzien in artikel 58 dezer wet.

ART. 27.

Wanneer de inlader de in het bevrachtingscontract vermelde hoeveelheid goederen niet ingeladen heeft, heeft de schipper desniettemin recht op de geheele vracht voor de volle lading, waarvoor het schip werd bevracht. Hij mag hetzij van den inlader vóór het vertrek de betaling der vracht eischen op de niet ingeladen hoeveelheden, hetzij de inlassching in het cognossement eischen van een bepaling houdende dat de vracht op de in het contract bepaalde totale hoeveelheid zal verschuldigd zijn. Indien de inlader een grootere hoeveelheid dan overeengekomen inlaadt, heeft de schipper recht op de bedongen vracht voor het meerdere deel.

Indien het bevrachtingscontract de melding « ongeveer » bevat, mag de inlader 2 1/2 t. h. meer of minder inschepen voor zoover zulks in verband met het vermogen van het schip mogelijk is.

In dit geval wordt de vracht voor de ledige ruimte berekend op de minimumhoeveelheid die de inlader verplicht is in te laden.

ART. 28.

De verantwoordelijkheid van den schipper houdt op vanaf het oogenblik, waarop het lossen geëindigd is.

De schipper mag aanstonds na het verstrijken van den lostijd betaling van de vracht eischen. Hij moet van den geadresseerde, die de lading in ontvangst neemt, de uitvoering eischen van al de verplichtingen, die uit het cognossement voortvloeien. Ingeval van insolventie van den geadresseerde, of ingeval deze weigert het schip te lossen of aan zijn verplichtingen te voldoen, behoudt de schipper zijn recht van verhaal op dengene, die het schip bevracht heeft.

ART. 29.

Wanneer, om de haven van bestemming te bereiken, het schip op een stroom of rivier met vrijen loop moet varen, kan de schipper niet verplicht worden gansch de bepaalde hoeveelheid in te laden, indien het waterpeil zoo gesteld is, dat het schip met een volle lading niet ter bestemming zou geraken. In dit geval is de vracht alleen voor de ingeladen hoeveelheden verschuldigd, voor zoover het schip gedurende den ligtijd geladen wordt, zooniet heeft de schipper het recht de volle vracht te eischen op het bepaalde quantum.

Wanneer het schip per ton en per dag bevracht wordt,

jour, le chargeur, ayant le droit de stipuler la quantité à charger, est tenu de supporter tous les frais d'un allègement éventuel.

ART. 30.

Le batelier répond des pertes et avaries à la marchandise, s'il ne prouve pas que la perte ou l'avarie est due à un fait qui ne peut lui être imputé.

ART. 31.

Le batelier n'est pas responsable des pertes ou dommages résultant de l'état d'innavigabilité du bateau s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour mettre le bateau en état de navigabilité et ses cales en bon état.

ART. 32.

Le batelier n'est pas responsable du dommage occasionné à la cargaison par un accident de navigation, même si cet accident est dû à une fausse manœuvre dans la conduite du bateau, mais il doit, pour bénéficier de cette exonération, produire un certificat de classification dans les conditions qui seront fixées par un arrêté royal et établir qu'au moment de l'accident, il était à bord et y avait à son service, d'une façon permanente, un aide batelier, âgé de 18 ans au moins.

Le batelier ne répond ni du pillage ou du vol commis à main armée, ni des pertes et dégâts occasionnés par des animaux rongeurs ou par la vermine, ni des pertes et dégâts provenant d'une insuffisance d'emballage ou du vice propre de la marchandise.

ART. 33.

Dans tout contrat ou connaissance relatifs à un voyage s'effectuant tout entier à l'intérieur du Royaume, il est interdit de stipuler que le batelier sera exonéré de sa responsabilité pour perte ou avarie provenant de négligence, faute ou manquement dans les soins à donner à la cargaison. Toute clause supprimant ou atténuant cette responsabilité, sous quelque forme que ce soit, est nulle et sans effet.

La clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou stipulant que le batelier ne répond pas des risques pouvant être assurés ou toute autre clause semblable, sont nulles et sans effet.

ART. 34.

Il n'est pas interdit au batelier de stipuler l'exonération de sa responsabilité pour la perte ou le dommage survenant aux marchandises, soit avant le chargement, soit après le déchargement.

heeft de inlader het recht het te laden quantum te bepalen en is hij bijgevolg gehouden al de kosten van eventueel lichten te dragen.

ART. 30.

De schipper is aansprakelijk voor verlies en averij der goederen, tenzij hij bewijst dat het verlies of de averij te wijten is aan een feit dat hem niet ten laste kan gelegd worden.

ART. 31.

De schipper is niet verantwoordelijk voor verlies of schade ten gevolge van de onbevaarbaarheid van het schip, indien hij bewijst dat hij de noodige maatregelen getroffen heeft om het schip bruikbaar te maken en om de scheepsruimen in orde te brengen.

ART. 32.

De schipper is niet verantwoordelijk voor de schade, aan de lading teweeggebracht door een scheepvaartongeval, zelfs indien dit ongeval aan een verkeerde bediening van het schip te wijten is, maar om die ontheffing te genieten moet hij een bewijs van klasseering voorleggen in de voorwaarden welke bij Koninklijk besluit zullen bepaald worden en bewijzen dat hij op het oogenblik van het ongeval aan boord was en er voortdurend een schippersknecht van minstens 18 jaar in zijn dienst had.

De schipper is niet verantwoordelijk voor plundering of diefstal door gewapende lieden, voor verlies of beschadiging veroorzaakt door knaagdieren of ongedierte, voor verlies of schade veroorzaakt door onvoldoende verpakking of door eigen gebrek der koopwaar.

ART. 33.

In elk contract of cognossement betreffende een reis die in haar geheel binnen het Rijk geschiedt, is het verboden te bepalen, dat de schipper van zijn verantwoordelijkheid zal ontheffen zijn voor verlies of averij, die 't gevolg zijn van nalatigheid, schuld of tekortkoming bij de aan de lading te geven zorgen. Elk beding dat die verantwoordelijkheid opheft of vermindert in welken vorm ook, is nietig en van geener waarde.

De bepaling, houdende afstand van het genot der verzekering aan den vervoerder of bedingende dat de schipper niet instaat voor risico's die kunnen verzekerd worden, of eenige andere dergelijke bepaling is nietig en waardeloos.

ART. 34.

Het is den schipper niet verboden de ontheffing van zijn verantwoordelijkheid te bedingen voor verlies of schade, aan de goederen overkomen hetzij vóór het laden, hetzij na het lossen.

ART. 35.

L'acceptation du solde du fret calculé sur le poids débarqué n'implique pas de la part du batelier la reconnaissance du manquant.

ART. 36.

Celui qui a affrété un bateau et qui n'a rien chargé, peut rompre le contrat avant l'expiration du 15^e jour de contre-staries. S'il rompt le contrat avant l'expiration du délai de starie, il doit une indemnité équivalente au tiers du fret, calculé sur la totalité des quantités à charger; s'il rompt le contrat après l'expiration du délai de starie, il doit, en outre, les surestaries et contre-staries encourues jusques et y compris le jour où le batelier aura reçu l'avis de la rupture du contrat.

ART. 37.

Le chargeur a l'option de résilier l'affrètement si le batelier ne se trouve pas au temps convenu à l'endroit désigné pour le chargement. Le chargeur doit faire constater par un procès-verbal dressé par un huissier ou signé, soit par un agent du port ou des Ponts et Chaussées, soit par deux témoins, que le bateau affrété ne se trouve pas au lieu de chargement.

Le batelier doit rembourser le dommage causé au chargeur par la différence de fret, les frais et débours, à moins qu'il ne prouve un événement de force majeure.

ART. 38.

Le contrat d'affrètement est résilié de plein droit et sans indemnité, si l'assureur du chargement refuse le bateau, à condition qu'un avis par écrit soit adressé au batelier dans les deux jours de la date de l'affrètement et qu'il soit prouvé que le bateau n'est pas en état de charger la marchandise.

ART. 39.

Lorsque le contrat d'affrètement indique le nom du navire amenant la marchandise à charger dans le bateau, l'affrètement peut être résilié par le chargeur si le navire n'arrive pas avant l'expiration du temps de starie, ou s'il est constaté avant l'expiration de ce délai que la marchandise est avariée et ne peut être embarquée. Avis écrit doit en être adressé au batelier avant l'expiration du délai de starie.

Le batelier a droit dans ces cas à une indemnité égale au tiers du fret.

ART. 35.

Het aanvaarden van het saldo van de vracht, berekend volgens het uitgeleverd gewicht, brengt vanwege den schipper geen erkenning van manco mede.

ART. 36.

Degene die een schip bevracht heeft en niets ingeladen heeft, mag het contract verbreken voor het verstrijken van den 15ⁿ overligdag. Indien hij het contract verbreekt voor het verstrijken van den ligtijd, is hij een vergoeding verschuldigd gelijk aan een derde van de vracht, berekend op het geheel van de in te laden hoeveelheden; indien hij het contract verbreekt na afloop van den ligtijd moet hij daarboven het opgelopen overliggeld en extraliggeld betalen tot en met den dag waarop de schipper het bericht van de verbreking der overeenkomst ontvangen heeft.

ART. 37.

Het staat den inlader vrij de bevrachting op te zeggen, indien de schipper zich niet op den bepaalden tijd op de aangewezen laadplaats bevindt. De inlader moet bij proces-verbaal, opgemaakt door een deurwaarder, of ondertekend hetzij door een agent der haven of van Bruggen en Wegen hetzij door twee getuigen, doen vaststellen dat het bevrachte schip zich niet op de laadplaats bevindt.

De schipper moet de schade vergoeden, door den lader geleden wegens het verschil van vracht, kosten en uitgaven, tenzij hij bewijst dat hij door overmacht verhinderd geweest is.

ART. 38.

Het bevrachtingscontract is van rechtswege en zonder vergoeding verbroken, indien de verzekeraar van de lading het schip weigert, op voorwaarde dat een geschreven bericht aan den schipper wordt gestuurd binnen twee dagen na den dag der bevrachting en bewezen wordt dat het schip niet in staat is de goederen in te nemen.

ART. 39.

Wanneer het bevrachtingscontract den naam vermeldt van het schip dat de in het schip te laden goederen aanvoert, mag de bevrachting worden opgezegd door den inlader, indien het schip niet aankomt vóór het einde van den ligtijd of indien vóór het verstrijken van dezen termijn vastgesteld wordt dat de waar beschadigd is en niet kan ingeladen worden. Een schriftelijke kennisgeving moet hiervan, vóór het verstrijken van den ligtijd, aan den schipper worden gezonden.

De schipper heeft in die gevallen recht op een vergoeding, gelijk aan een derde van de vracht.

ART. 40.

Si le bateau est arrêté au départ, en cours de route, ou au lieu du déchargement, par le fait de l'affrèteur, du chargeur ou du destinataire, les frais de retard sont dus par celui qui l'a provoqué.

ART. 41.

Le batelier est tenu de dommages-intérêts si par son fait le bateau a été arrêté ou retardé au départ, en cours de route ou au lieu du déchargement.

ART. 42.

S'il existe une force majeure qui n'empêche que temporairement le départ du bateau, le contrat subsiste, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts à raison du retard.

ART. 43.

Lorsque des marchandises ne parviennent pas à destination, même en cas de naufrage, d'abordage, d'échouement ou autre événement de force majeure, il n'est dû au batelier qu'un fret proportionnel à la distance parcourue, avec minimum du 1/3 du fret.

Le batelier est payé du fret des marchandises qui ont dû être jetées par dessus bord pour le salut commun du bateau et de la cargaison, mais à charge de contribution.

ART. 44.

Lorsque le bateau est affrété comme magasin flottant, le batelier a l'obligation de mettre à la disposition de son cocontractant un bateau en bon état d'entretien. Le chargeur a le droit, avant le chargement, de résilier le contrat, sans avoir à payer aucune indemnité, si le bateau n'est pas en bon état; la preuve de l'état défectueux du bateau incombe au chargeur. Le chargeur qui a accepté un bateau en mauvais état d'entretien, le fait à ses risques et périls et ne peut s'en prévaloir pour rendre le batelier responsable des avaries qui en seraient la conséquence.

ART. 45.

Le contrat d'affrètement en séjour peut stipuler que le batelier aura l'obligation de signer un connaissement. En ce cas, les obligations du batelier sont régies par les articles 9 à 13 de la présente loi.

ART. 46.

Si aucun connaissement n'est signé, le batelier n'assume aucune responsabilité quant au nombre de colis embarqués ou aux quantités chargées. Il ne répond que de son

ART. 40.

Wordt het schip bij het vertrek, tijdens de reis of op de plaats van lossing opgehouden door de schuld van den bevrachter, den inlader of den geadresseerde, zoo zijn de kosten wegens vertraging verschuldigd door dengene die deze heeft teweeggebracht.

ART. 41.

De schipper is schadevergoeding verschuldigd, indien het schip door zijn schuld bij het vertrek, onderweg of op de losplaats opgehouden of vertraagd werd.

ART. 42.

Indien er overmacht bestaat, die het vertrek van het schip slechts voor een tijd verhindert, blijft de overeenkomst bestaan en hoeft geen schadevergoeding wegens vertraging betaald te worden.

ART. 43.

Indien goederen niet ter bestemmingsplaats aankomen, zelfs in geval van schipbreuk, aanvaring, stranding of eenig ander geval van overmacht, is den schipper slechts een vracht verschuldigd in verhouding tot den afgelegden afstand, met een minimum van 1/3^e der vracht.

De schipper wordt betaald voor de vracht van de goederen die moesten overboord geworpen worden tot behoud van schip en lading, maar onder last van aandeel.

ART. 44.

Wanneer het schip als drijvend magazijn bevracht is, heeft de schipper de verplichting een schip in goeden staat van onderhoud ter beschikking van zijn medecontractant te stellen. De inlader heeft het recht vóór het inschepen de overeenkomst op te zeggen, zonder deswege eenige vergoeding te moeten betalen, indien het schip niet in goeden staat is; het bewijs van den gebrekkigen staat van het schip valt ten laste van den inlader. De inlader die een schip in slechten staat van onderhoud aanvaard heeft, doet dit op eigen risico en gevaar en kan zich daar niet op beroepen om den schipper verantwoordelijk te stellen voor de averij die er het gevolg van zou zijn.

ART. 45.

De bevrachtingsovereenkomst om te liggen mag bepalen, dat de schipper verplicht is een cognossement te teekenen. In dit geval gelden voor de verplichtingen van den schipper de artikelen 9 tot 13 van deze wet.

ART. 46.

Indien geen cognossement geteekend is, neemt de schipper geen verantwoordelijkheid op zich wat betreft het getal ingeschepte colli of de ingeladen hoeveelheden. Hij is

dol ou de sa faute lourde. Le chargeur peut toutefois faire plomber le bateau.

ART. 47.

Le batelier dont le bateau est affrété en séjour ne répond, même s'il a signé un connaissement, d'aucune avarie à la marchandise, à moins qu'elle ne soit due au dol ou à la faute lourde du batelier ou à une faute commise dans l'entretien du bateau depuis la fin du chargement.

ART. 48.

Le séjour commence à courir le lendemain de la date de l'affrètement, alors même que le bateau se trouve à l'endroit indiqué pour le chargement. Néanmoins, s'il est procédé au chargement du bateau le jour de l'affrètement, le séjour commence à courir dès ce jour.

Tous les frais de remorquage et de déhalage doivent être remboursés au batelier. Si le batelier procède lui-même au déhalage de son bateau, il peut réclamer une indemnité équivalente à la rémunération qui serait réclamée par les remorqueurs. Lorsque les instructions de déhalage sont remises au batelier après 16 heures, sous le régime de l'heure d'hiver, et après 17 heures, sous le régime de l'heure d'été, le batelier n'a pas l'obligation de se trouver à son nouvel emplacement le lendemain à la première heure. Lorsque le chargement, le déchargement ou le déhalage s'effectuent en dehors des heures de la douane, il est alloué au batelier une indemnité.

ART. 49.

Si la convention ne détermine pas la durée du séjour, celui-ci prend fin dès que la cargaison embarquée est entièrement déchargée.

Si un délai a été fixé, le chargeur peut, pendant toute la durée de ce délai, décharger et recharger le bateau.

Si la convention se borne à garantir au batelier une durée minima, le chargeur peut, à l'expiration de ce délai, exiger la continuation de l'affrètement, à moins qu'il n'ait déjà, au cours du délai, procédé au déchargement complet du bateau.

ART. 50.

L'affrètement en séjour est fait pour une durée de cinq jours au moins.

Le batelier peut, soit à l'expiration du délai convenu, soit s'il n'a pas été fixé de délai, à l'expiration du cinquantième jour, exiger que son bateau soit déchargé. A cet effet, il doit adresser à son cocontractant une mise en demeure. Le bateau doit être déchargé dans un délai maximum de dix jours (dimanches et jours fériés légaux non compris) prenant cours le lendemain de la mise en demeure

slechts aansprakelijk voor zijn bedrog of zijn grove schuld. De inlader mag evenwel het schip doen verzegelen.

ART. 47.

De schipper wiens schip bevracht is om te liggen, is niet verantwoordelijk, zelfs indien hij een cognossement heeft ondertekend, voor eenige averij aan de goederen, tenzij deze te wijten is aan bedrog of grove schuld van den schipper of aan een fout begaan in het onderhouden van het schip sedert het einde der inlading.

ART. 48.

Het liggen gaat in op den dag volgende op den datum der bevrachting, zelfs wanneer het schip zich op de aangewezen laadplaats bevindt. Indien nochtans het schip geladen wordt op den dag der bevrachting, begint het liggen te tellen vanaf dien dag.

Al de sleep- en verhaalkosten moeten den schipper terugbetaald worden. Indien de schipper zelf zijn schip verhaalt, mag hij een vergoeding eischen, gelijkstaande met het loon, dat door de sleepbooten zou gevraagd zijn. Wanneer het bevel tot verhalen den schipper gewordt na 16 uur, onder het regime van den wintertijd, en na 17 uur, onder het regime van den zomertijd, is de schipper niet verplicht des anderen daags op het eerste uur op zijn nieuwe ligplaats te zijn. Wanneer het laden, het lossen of het verhalen buiten de uren van den toldienst geschiedt, wordt den schipper een vergoeding toegekend.

ART. 49.

Indien in de overeenkomst geen duur voor het liggen bepaald is, eindigt dit zoodra de ingescheepte lading volkomen gelost is.

Werd een termijn bepaald, zoo mag de inlader gedurende gansch dezen termijn het schip lossen en weer laden.

Indien in de overeenkomst den schipper alleen een minimumtijd wordt gewaarborgd, mag de inlader, bij het verstrijken van dezen termijn, de voortzetting van de bevrachting eischen, tenzij hij reeds tijdens den termijn het schip volkomen gelost heeft.

ART. 50.

De bevrachting om te liggen geschiedt voor een minimumtijd van 5 dagen.

De schipper mag, hetzij op het einde van den overeengekomen termijn, hetzij zoo er geen termijn bepaald werd, bij het verstrijken van den vijftigsten dag, eischen dat zijn schip gelost worde. Daartoe moet hij aan zijn medecontractant een ingebrekestelling sturen. Het schip moet gelost worden binnen een maximumtermijn van tien dagen (Zondagen en wettelijke feestdagen niet inbegrepen), ingaande

et au plus tôt le cinquante et unième jour du séjour. A partir du onzième jour suivant celui de la mise en demeure, le batelier a le droit, sans nouvelle mise en demeure, d'exiger, sur le montant du fret convenu, une majoration de cinquante pour cent.

Il peut aussi, à partir du vingtième jour suivant celui de la mise en demeure, faire désigner un séquestre aux fins indiquées à l'article 58.

ART. 51.

Quelle que soit l'heure à laquelle commence le chargement ou finit le déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

Le règlement du fret et des surestaries doit se faire dans un délai de trois jours ouvrables prenant cours le lendemain du jour où le déchargement est terminé, à défaut de quoi le batelier peut, moyennant mise en demeure, exiger à titre d'indemnité une somme équivalente au fret journalier, et ce, jusqu'au règlement intégral.

ART. 52.

L'affrèteur peut, même en l'absence de signature de connaissance à ordre, transférer à un tiers le bénéfice du contrat. Le batelier, dès qu'il a été avisé, dans la forme prévue à l'article 56, de cette cession, et de son acceptation par le cessionnaire, doit se conformer aux instructions de celui-ci.

L'affrèteur qui a conclu le contrat, a droit en ce cas à sa commission sur le fret dû au batelier jusqu'au jour de la cession, et à une commission de 2 1/2 p. c. sur le fret dû par le cessionnaire.

ART. 53.

Lorsqu'un bateau est affrété pour séjourner ou pour naviguer et que le batelier reçoit ordre d'effectuer un voyage, il a droit au fret convenu pour le séjour jusques et y compris la veille du jour où le connaissance dressé en vue du voyage est soumis à sa signature.

ART. 54.

A l'exception de celles qui doivent être faites au destinataire, le batelier peut adresser toutes significations, mises en demeure, communications ou lettres à l'affrèteur, et si le contrat ne mentionne pas d'affrèteur, à celui pour compte de qui l'affrètement est conclu.

daags na het in gebreke stellen en ten vroegste den één en vijftigsten dag van het liggen. Vanaf den elfden dag na dien van het in gebreke stellen, heeft de schipper, zonder nieuwe ingebrekestelling, het recht op het bedrag van de overeengekomen vracht een verhooging van vijftig procent te eischen.

Hij mag insgelijks, vanaf den twintigsten dag na dien van het in gebreke stellen, een sekwester doen aanstellen tot het in artikel 58 bepaalde doel.

ART. 51.

Welk ook het uur zij waarop het laden begint of het lossen eindigt, de vracht is voor den geheelen dag verschuldigd.

Het betalen van de vracht en van het overliggeld moet geschieden binnen een termijn van drie werkdagen, ingaande daags na den dag waarop het lossen is geëindigd, zooniet mag de schipper, mits ingebrekestelling, als vergoeding een som eischen gelijk aan de dagelijksche vracht, en dit tot aan de integrale vereffening.

ART. 52.

De bevrachter mag, zelfs bij ontstentenis van onderteekening van een cognossement aan order, aan een derde het genot van de overeenkomst overdragen. Zoodra de schipper regelmatig van deze overdracht, in den vorm voorzien bij artikel 56, en van de aanvaardiging door den overnemer bericht ontvangen heeft, moet hij zich naar de voorschriften van dezen laatste voegen.

De bevrachter die de overeenkomst gesloten heeft, heeft in dit geval recht op zijn commissieloon over de aan den schipper verschuldigde vracht tot den dag van de overdracht alsook op een commissieloon van 2 1/2 t. h. op de vracht, verschuldigd door den overnemer.

ART. 53.

Wanneer een schip bevracht is om te liggen of om te varen en de schipper bevel ontvangt om een reis te doen, heeft hij recht op de voor het liggen overeengekomen vracht tot en met den dag vóór dien waarop het voor de reis opge maakt cognossement hem ter onderteekening wordt voorgelegd.

ART. 54.

Met uitzondering van diegene welke tot den geadresseerde dienen gericht, mag de schipper alle betcekeningen, ingebrekestellingen, mededeelingen of brieven naar den bevrachter sturen, en indien de overeenkomst geen bevrachter vermeldt, naar dengene voor wiens rekening de bevrachting gesloten is.

ART. 55.

Lorsque le contrat d'affrètement ne mentionne ni le domicile, ni la résidence du batelier, celui-ci est censé avoir élu domicile dans les bureaux de l'affréteur.

ART. 56.

Dans tous les cas où, en vertu de la présente loi, il doit être donné un avis ou adressé une mise en demeure, par une des parties à l'autre, cet avis peut être donné ou cette mise en demeure peut être adressée, soit par lettre recommandée, soit par lettre remise en présence de deux témoins, soit par une simple lettre dont il est retiré un récépissé. Toute lettre recommandée est censée avoir été remise à son destinataire le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt du pli à la poste, sans qu'il puisse rapporter aucune preuve contraire.

ART. 57.

La réception de la marchandise à destination éteint toute action contre le batelier, sauf le cas de réserves spéciales ou d'avaries occultes.

Les réserves ou réclamations doivent être formulées par écrit et adressées au batelier le surlendemain au plus tard de la réception, pour les dommaëgs apparents et les pertes, et dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception, pour les retards.

Toutefois, le destinataire sera tenu d'admettre immédiatement la vérification des objets transportés, si l'avarie ou la perte partielle est signalée par le batelier au moment de la livraison.

Dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés, la réclamation du destinataire pourra encore être admise, si elle est formulée par écrit et adressée au batelier dans un délai ne dépassant pas sept jours, non compris celui de la réception, et s'il est prouvé que l'avarie ou le manquant est antérieur à la livraison.

L'exception prévue dans le cas d'avarie occulte ou de manquant à l'intérieur des objets transportés n'est pas applicable si la vérification de la marchandise a été offerte, au moment de la livraison, au destinataire ou à son fondé de pouvoir.

L'action ne reste ouverte que relativement aux points qui ont fait l'objet d'une réserve ou d'une réclamation spéciale.

ART. 58.

En cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés par une ordonnance du président du tribunal de commerce, rendue au pied d'une requête.

ART. 55.

Wanneer de bevrachtingsovereenkomst noch de woonplaats noch de verblijfplaats van den schipper aangeeft, wordt deze geacht woonplaats in de kantoren van den bevrachter te hebben gekozen.

ART. 56.

In alle gevallen, waarin krachtens deze wet door een der partijen aan de andere partij een bericht gegeven of een ingebrekestelling gestuurd moet worden, kan dit bericht gegeven of de ingebrekestelling gestuurd worden hetzij bij aangeteekenden brief, hetzij bij schrijven overhandigd in het bijzijn van twee getuigen, hetzij bij gewonen brief waarvan een ontvangbewijs wordt gevraagd. Elke aangeteekende brief wordt geacht aan den geadresseerde te zijn afgeleverd den eersten werkdag na het posten van het stuk, zonder dat de geadresseerde eenig tegenbewijs mag bijbrengen.

ART. 57.

Het in ontvangst nemen van de goederen ter bestemmingsplaats doet elke rechtsvordering tegen den schipper te niet, behalve in geval van bijzonder voorbeding of verborgen averij.

Alle voorbedingen of klachten dienen schriftelijk gedaan en aan den schipper gestuurd, uiterlijk den tweeden dag na de inontvangstneming voor de zichtbare schade en de verliezen, en binnen een termijn van niet meer dan zeven dagen, den dag der inontvangstneming niet inbegrepen, voor de vertragingen.

De geadresseerde is evenwel gehouden onmiddellijk het onderzoek van de vervoerde goederen toe te laten, indien de averij of het gedeeltelijk verlies door den schipper bij de aflevering wordt bekend gemaakt.

In geval van verborgen averij of van tekort binnen in de vervoerde voorwerpen, kan de klacht van den geadresseerde nog aanvaard worden, indien zij schriftelijk aan den schipper gestuurd wordt binnen een termijn van hoogstens zeven dagen, den dag der inontvangstneming niet inbegrepen, en indien bewezen wordt dat de averij of het tekort van vóór de aflevering dagteekent.

De uitzondering, voorzien voor het geval van verborgen averij of van tekort binnen in de vervoerde voorwerpen, is niet van toepassing indien aan den geadresseerde of zijn gemachtigde bij de aflevering werd voorgesteld de waar te onderzoeken.

De rechtsvordering blijft maar open wat betreft de punten waarvoor een voorbehoud of een bijzondere klacht werd gedaan.

ART. 58.

In geval van weigering van de vervoerde voorwerpen of bij geschil nopens de inontvangstneming, wordt de staat daarvan, zoo een der betrokkenen het vraagt, onderzocht door één of door drie deskundigen, benoemd door een bevel van den voorzitter der Handelsrechtbank, onderaan op een verzoekschrift uitgevaardigd.

Le destinataire des objets transportés sera appelé par lettre recommandée, indiquant le jour et l'heure de l'expertise.

L'ordonnance peut prescrire le dépôt ou séquestre des objets ainsi que leur transport dans un local public ou privé.

Elle peut en ordonner la vente en faveur du batelier jusqu'à concurrence de ce qui lui est dû à l'occasion du transport. Cette vente a lieu publiquement dans la localité désignée par le président, et trois jours francs au moins après l'avis qui en est transmis au destinataire et à l'expéditeur. Ce délai est porté au double lorsque l'un des intéressés réside à l'étranger.

En cas d'urgence, le président peut abréger ces délais.

L'ordonnance n'est susceptible ni d'opposition, ni d'appel.

Elle sera exécutoire sur minute et avant enregistrement.

ART. 59.

Toutes actions dérivant du contrat régi par la présente loi, à l'exception de celles qui résultent d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites après six mois en matière de transports intérieurs, et après un an en matière de transports internationaux.

La prescription court, en cas de perte totale ou de retard, du jour où le transport aurait dû être effectué, et, pour le cas de perte partielle ou d'avarie, du jour de la remise des marchandises.

La prescription court à partir du jour où s'est produit le fait qui donne lieu à l'action.

Les actions récursoires devront, à peine de déchéance, être introduites dans le délai d'un mois à dater de l'assignation qui donne lieu au recours.

ART. 60.

Le fret, les frais accessoires, les surestaries et les contre-staries sont privilégiés sur la marchandise pendant qu'elle se trouve en la possession du batelier et pendant les 24 heures qui suivent la remise au destinataire, pourvu que celui-ci en conserve la possession.

Ce privilège a le rang du privilège prévu par l'article 20, 7°, de la loi du 16 décembre 1851.

ART. 61.

L'article 274 du Livre II du Code de Commerce est abrogé.

ART. 62.

Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux transports par messageries fluviales (beurts) lesquels restent régis par la loi du 25 août 1891.

De geadresseerde der vervoerde goederen zal worden opgeroepen bij aangeteekenden brief, waarin dag en uur voor het deskundig onderzoek worden aangegeven.

Het bevel mag het opslaan of in bewaring stellen der voorwerpen voorschrijven alsook het vervoeren ervan naar een openbaar of privaat lokaal.

Het mag voorschrijven ze te verkoopen ten bate van den schipper tot het bedrag dat hem in verband met het vervoer verschuldigd is. Deze verkoop geschiedt openbaar in de plaats die de Voorzitter aanwijst, en minstens drie volle dagen na het bericht dat er van gestuurd wordt aan den geadresseerde en aan den afzender. Deze termijn wordt op het dubbel gebracht, wanneer een der betrokkenen in het buitenland verblijft.

In spoedeisende gevallen mag de voorzitter dezen termijn verkorten.

Het bevel is noch voor verzet noch voor hooger beroep vatbaar.

Het is uitvoerbaar op de minuut en vóór de registrering.

ART. 59.

Alle rechtsovereenkomsten, voortvloeiende uit de onder deze wet vallende overeenkomst, behalve die welke het gevolg zijn van een door de strafwet genoemd feit, verjaren na zes maanden bij binnenvervoer en na één jaar bij internationaal vervoer.

Deze verjaring begint te lopen, in geval van totaal verlies of van vertraging, vanaf den dag waarop het vervoer had moeten geschieden, en bij gedeeltelijk verlies of averij, vanaf den dag van de aflevering der goederen.

De verjaring loopt vanaf den dag, waarop het feit zich heeft voorgedaan, dat tot de vordering aanleiding gaf.

De regresvorderingen moeten, op straffe van verval, worden ingesteld binnen den termijn van één maand na den datum der dagvaarding die tot het verhaal aanleiding geeft.

ART. 60.

De vracht, de bijkomende kosten, de overliggelden en extraliggelden zijn bevoorrecht op de goederen gedurende den tijd dat ze in het bezit van den schipper zijn en gedurende de 24 uren die op de aflevering aan den geadresseerde volgen, op voorwaarde dat deze er het bezit van behoudt.

Dit voorrecht heeft den rang van het voorrecht, voorzien bij artikel 20, 7°, der wet van 16 December 1851.

ART. 61.

Artikel 274 van Boek II van het Wetboek van Koophandel, wordt ingetrokken.

ART. 62.

De bepalingen van onderhavige wet zijn niet van toepassing op het vervoer met beurtschepen, waarvoor de wet van 25 Augustus 1891 blijft gelden.

ART. 63.

Disposition additionnelle. — Le tribunal de commerce agréé en qualité de peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés, les peseurs, jaugeurs ou mesureurs qui justifient posséder les aptitudes professionnelles et morales nécessaires. Ils prêtent serment devant le président et leur nom est ensuite porté sur une liste affichée au greffe.

Donné à Bruxelles, le 25 février 1935.

ART. 63.

Bijgevoegde bepaling. — De Handelsrechtbank aanvaardt als beëdigde wegers, scheepsmeters en diepgangsmeters de wegers, scheepsmeters of diepgangsmeters die het bewijs leveren dat zij de noodige beroeps- en zedelijke bekwaamheid bezitten. Zij leggen den eed af ten overstaan van den voorzitter en hun naam wordt daarna gebracht op een lijst, die op de greffie uitgehangen wordt.

Gegeven te Brussel, den 25 Februari 1935.

LEOPOLD

PAR LE ROI :

Le Ministre des Travaux Publics, ad interim,

VAN KONINGSWEGE :

De Minister van Openbare Werken, ad interim,

Ph. VAN ISACKER.