DOC 55 **3770/001**

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

11 janvier 2024

PROJET DE LOI

modifiant le livre 3 du Code belge de la Navigation

Sommaire Pages

Résumé 3
Exposé des motifs 4
Avant-projet de loi 116
Analyse d'impact 172
Avis du Conseil d'État 180
Projet de loi 187
Coordination des articles 253

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

11 januari 2024

WETSONTWERP

tot wijziging van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Inhoud Blz.

Samenvatting 3
Memorie van toelichting 4
Voorontwerp van wet 116
Impactanalyse 176
Advies van de Raad van State 180
Wetsontwerp 187
Coördinatie van de artikelen 253

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 11 janvier 2024.	*De regering heeft dit wetsontwerp op 11 januari 2024 ingediend.*
Le "bon à tirer" a été reçu à la Chambre le 25 janvier 2024.	*De "goedkeuring tot drukken" werd op 25 januari 2024 door de Kamer ontvangen.*

N-VA	:	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
Ecolo-Groen	:	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
PS	:	*Parti Socialiste*
VB	:	*Vlaams Belang*
MR	:	*Mouvement Réformateur*
cd&v	:	*Christen-Democratisch en Vlaams*
PVDA-PTB	:	*Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique*
Open Vld	:	*Open Vlaamse liberalen en democraten*
Vooruit	:	*Vooruit*
Les Engagés	:	*Les Engagés*
DéFI	:	*Démocrate Fédéraliste Indépendant*
INDEP-ONAFH	:	*Indépendant - Onafhankelijk*

Abréviations dans la numérotation des publications:		*Afkorting bij de nummering van de publicaties:*	
DOC 55 0000/000	*Document de la 55e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi*	*DOC 55 0000/000*	*Parlementair document van de 55e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA	*Questions et Réponses écrites*	*QRVA*	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV	*Version provisoire du Compte Rendu Intégral*	*CRIV*	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag*
CRABV	*Compte Rendu Analytique*	*CRABV*	*Beknopt Verslag*
CRIV	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)*	*CRIV*	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)*
PLEN	*Séance plénière*	*PLEN*	*Plenum*
COM	*Réunion de commission*	*COM*	*Commissievergadering*
MOT	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*	*MOT*	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

RÉSUMÉ

Ce projet de loi contient des règles spécifiques relatives à l'affrètement et au transport sur les voies navigables.

L'avant-projet de loi est le résultat de discussions au sein d'un groupe de travail composé de tous les acteurs impliqués dans la navigation intérieure.

Ces textes visent à moderniser et à simplifier les réglementations existantes en les intégrant dans un cadre juridique unique, en comblant les différentes lacunes, tout en tenant compte des particularités de la navigation intérieure au sein de la chaîne logistique et des conventions communes qui s'y rapportent.

SAMENVATTING

Dit wetsontwerp bevat specifieke voorschriften met betrekking tot bevrachting en vervoer in de binnenvaart.

Het voorontwerp van wet is de resultante van de besprekingen binnen een werkgroep van alle actoren die bij de binnenvaart betrokken zijn.

Deze teksten beogen de bestaande regelgeving te moderniseren en te vereenvoudigen door integratie van de regelgeving binnen één wettelijk kader, met opvulling van verschillende lacunes en daarbij rekening te houden met de eigenheid van de binnenvaart binnen de logistieke keten en de daarbij gangbare overeenkomsten.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

COMMENTAIRE DES ARTICLES

CHAPITRE 1ER

Disposition générale

CHAPITRE 2

Modifications au livre 2 du Code belge de la Navigation

Art. 2

Cette disposition contient quatre modifications apportées au Livre 2 Navigation de mer.

La modification apportée au premier paragraphe résulte du fait que l'art. 2.3.1.17 § 2 se réfère aux bateaux de navigation intérieure, alors que l'objet du livre 2 cible les navires de mer. L'article 12 du projet insère le régime des bateaux de navigation intérieure à l'article 3.3.1.1.

Les §§ 2-4 impliquent des modifications des dispositions qui s'appliquent également aux navires estuaires. Conformément à la définition visée dans le Code de la Navigation, un navire estuaire désigne un bateau de navigation intérieure.

Étant donné qu'il navigue également en mer – du moins dans une bande limitée – les dispositions, qui font actuellement l'objet d'une modification, prévoient que les dispositions applicables à la navigation maritime s'appliquent également aux navires estuaires.

Toutefois, la formulation des dispositions concernées donne l'impression que les dispositions déclarées applicables à la navigation maritime s'appliquent donc également aux navires estuaires s'ils ne se trouvent pas dans les eaux maritimes. Ainsi, ils seraient également soumis à ces dispositions, lorsqu'ils naviguent sur des voies de navigation intérieures, ce qui pourrait créer un conflit avec les réglementations applicables aux bateaux de navigation intérieure lorsqu'ils naviguent sur des voies de navigation intérieures.

Par conséquent, les §§ 2-3 de l'article 3, le texte des articles 2.3.2.3 § 2 (assurance obligatoire pour les

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

HOOFDSTUK 1

Algemene bepaling

HOOFDSTUK 2

Wijzigingen aan boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 2

Deze bepaling bevat een viertal wijzigingen die worden aangebracht in Boek 2 Zeevaart.

De wijziging die op grond van de eerste paragraaf wordt doorgevoerd, houdt verband met het gegeven dat art. 2.3.1.17 § 2 betrekking heeft op binnenschepen, terwijl het voorwerp van Boek 2 zeeschepen is. De regeling voor binnenschepen wordt op grond van art. 12 van het ontwerp vastgesteld in art. 3.3.1.1.

De §§ 2-4 houden wijzigingen in van bepalingen die eveneens van toepassing zijn op estuaire schepen. Conform de in het Scheepvaartwetboek opgenomen definitie, is een estuair schip een binnenschip.

Daar het ook op zee komt – althans binnen een beperkte strook – voorzien de bepalingen, die thans voorwerp van wijziging uitmaken, dat de betreffende op de zeevaart betrekking hebben bepalingen ook van toepassing zijn op estuaire schepen.

De betreffende bepalingen verwekken door hun formulering echter de indruk dat de toepasselijk verklaarde bepalingen die voor de zeevaart gelden, aldus ook gelden voor estuaire schepen, indien deze zich niet in de zeewateren bevinden. Aldus zouden zij ook aan die bepalingen onderworpen zijn, bij vaart op de binnenwateren, waardoor een conflict kan ontstaan met regelgeving die op binnenschepen van toepassing is indien deze op binnenwateren varen.

Daarom wordt in de §§ 2-3 van artikel 3 de tekst van de artikelen 2.3.2.3 § 2 (verplichte verzekeringen voor

créances maritimes), 2.3.2.7 (assurance obligatoire pour la pollution maritime et les épaves) et 2.3.2.32 sont légèrement modifiés, de sorte que les dispositions pertinentes applicables à la navigation maritime s'appliquent également aux bateaux d'estuaire lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes.

Les navires estuaires qui ne pénètrent pas dans les eaux maritimes ne sont donc pas soumis à ces dispositions, alors que, par ailleurs, ces dispositions ne s'appliquent que lorsque les navires estuaires se trouvent dans les eaux maritimes.

Le § 4 remplace les termes "zones maritimes" de l'art. 2.3.2.32 § 2 CNB par les eaux maritimes, étant donné que ce dernier libellé est généralement utilisé dans le Code de la Navigation.

CHAPITRE 3

Modifications au livre 3 du Code belge de la Navigation

Art. 3

Dans un souci de sécurité juridique, l'article 3 contient quelques précisions relatives à l'article 3.3.1.2, 3° CNB, qui régit le statut d'exploitant. Cette qualité joue un rôle central aux fins de l'application de diverses dispositions du livre 3. Le contrôle économique du bateau de navigation intérieure est la pierre angulaire de la détermination du statut d'exploitant, il convient donc que cette disposition soit clairement réglementée et ne prête le flanc à aucune contestation.

Le contrôle économique n'exige pas que tous les coûts soient payés par l'exploitant, mais que les risques liés à l'utilisation ou à l'exploitation, et donc à la réalisation des opérations de transport, de stockage et d'emport, soient supportés par l'exploitant. (art. 3.1.1.2, 3°). Cela signifie que le propriétaire n'assume pas, en cette qualité, les risques liés à la réalisation de ces opérations. Le propriétaire perçoit une rémunération pour l'utilisation du bateau de navigation intérieure de l'affréteur coque nue ou du loueur-acheteur, l'affréteur coque nue ou le loueur-acheteur perçoit du cocontractant le fret afférent à l'opération et convenu dans le contrat de transport, de stockage ou d'emport.

Dans la pratique de la navigation intérieure, il est fréquent que les coûts variables résultant de l'exécution d'opérations de transport, de stockage ou d'emport – frais de port et de canal, frais de gasoil et d'huile de lubrification - soient supportés par le cocontractant en

maritieme vorderingen), 2.3.2.7 (verplichte verzekering voor maritieme verontreiniging en wrakken) en 2.3.2.32 lichtjes gewijzigd, in die zin dat de betreffende voor de zeevaart geldende bepalingen ook op estuaire schepen van toepassing zijn wanneer deze zich in zeewateren bevinden.

Estuaire schepen die niet op de zeewateren komen, zijn aldus niet onderworpen aan die bepalingen, terwijl bovendien die bepalingen enkel gelden wanneer de estuaire schepen zich in de zeewateren bevinden.

§ 4 vervangt de term "maritieme zones" in art. 2.3.2.32 § 2 BSW door zeewateren, nu deze laatste term algemeen in het Scheepvaartwetboek wordt gebruikt.

HOOFDSTUK 3

Wijzigingen aan boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 3

Met het oog rechtszekerheid bevat artikel 3 enige verfijningen m.b.t. artikel 3.3.1.2, 3° BSW, dat de hoedanigheid van exploitant regelt. Deze hoedanigheid vervult voor de toepassing van verschillende bepalingen van boek 3 een centrale rol. Het economisch zeggenschap over het binnenschip vormt de hoeksteen ter bepaling van de hoedanigheid van exploitant, zodat het aangewezen is dat deze bepaling helder en niet voor betwisting vatbaar geregeld is.

Voor het economisch zeggenschap is niet vereist dat alle kosten door de exploitant worden betaald, wel dat de risico's verband houdend met het gebruik of de exploitatie, en derhalve met de uitvoering van verrichtingen van vervoer, opslag en meenemen, door de exploitant worden gedragen (art. 3.1.1.2, 3°). Dit betekent dat de eigenaar in die hoedanigheid niet instaat voor de risico's die met de uitvoering van deze verrichtingen gepaard gaan. De eigenaar ontvangt voor het gebruik van het binnenschip door de rompbevrachter of huurkoper een vergoeding, de rompbevrachter of huurkoper ontvangt van de medecontractant onder een overeenkomst van vervoer, opslag of meenemen, de met de betreffende verrichting overeengekomen vracht.

In de binnenvaartpraktijk komt het geregeld voor dat de variabele kosten die bij de uitvoering van verrichtingen van vervoer, opslag of meenemen zich voordoen – haven- en kanaalgelden en kosten van gas- en smeerolie - door de medecontractant onder de betreffende overeenkomsten

vertu des contrats correspondants. Dans les contrats d'affrètement à temps et, dans une moindre mesure, dans les contrats d'affrètement au voyage, ces coûts sont souvent supportés par l'affréteur à temps ou au voyage selon des clauses habituelles telles que "libre de frais de port et de canal et libre de gasoil". Dans certains cas, également "libre de gasoil et d'huile de lubrification".

Dans ce cas, ces coûts ne sont pas supportés par le fréteur, qui exécute les opérations concernées, mais par le cocontractant, ce qui est naturellement déduit du fret. Si le cocontractant n'est pas simultanément l'expéditeur ou le destinataire des marchandises, il règle à son tour ces frais avec le donneur d'ordre. Même dans ce contrat, l'un ou l'autre frais est déduit du fret.

Suite à ces us et coutumes anciennes, ces considérations pratiques sont également dans l'intérêt de l'exploitant du bateau de navigation intérieure. Étant donné qu'un affréteur à temps ou au voyage a souvent conclu de tels contrats avec plusieurs exploitants, il peut souvent négocier un prix plus favorable pour le gasoil et l'huile de lubrification que si chaque exploitant devait le faire individuellement.

De plus, il existe, dans le cadre d'un contrat d'affrètement coque nue ou d'un contrat de location-achat, certains coûts dans lesquels l'exploitant et le propriétaire ont tous deux un intérêt. Il s'agit des coûts d'entretien, y compris les coûts de classification et de réparation qui visent à préserver l'intégrité du bateau de navigation intérieure, ainsi que des coûts d'assurance du bateau de navigation intérieure contre les dommages et sa perte, ce qui poursuit le même objectif.

En règle générale, l'exploitant et le propriétaire sont tous deux couverts par l'assurance casco et l'assurance P&I (Protection & Indemnity). Les indemnités versées au titre de ces assurances profitent non seulement à l'exploitant, mais également au propriétaire et, en cas de perte totale du bateau de navigation intérieure, même au seul propriétaire. Dans la pratique, il est fréquent que, même si le propriétaire n'est pas l'exploitant, il souscrive l'assurance casco et P&I avec une clause de coassurance de l'exploitant.

La définition actuelle du "contrôle économique" suppose que l'exploitant supporte tous les coûts, ce qui ignore la pratique bien établie concernant les coûts variables et la possibilité de convenir d'une clé de répartition spécifique pour certains coûts fixes entre le propriétaire et l'exploitant. La définition actuelle peut donc engendrer une insécurité juridique.

worden gedragen. In tijdbevrachtingsovereenkomsten en in mindere mate reisbevrachtingsovereenkomsten worden deze kosten vaak gedragen door de tijd- of reisbevrachter volgens gebruikelijke bedingen zoals "vrij van haven- en kanaalgelden en vrij van gasolie". In bepaalde gevallen ook "vrij van gasolie en smeerolie".

In dat geval worden deze kosten niet gedragen door de vervrachter, die de betreffende verrichtingen uitvoert, maar door de medecontractant, waarbij uiteraard dit gegeven in de vracht verdisconteerd wordt. Indien de medecontractant niet tegelijk de afzender of ontvanger van de goederen is, rekent deze op zijn beurt deze kosten af met de opdrachtgever. Ook in die overeenkomst wordt één en ander in de vracht verdisconteerd.

Voor dergelijke reeds zeer lang bestaande praktijk spelen praktische overwegingen die ook in het belang zijn van de exploitant van het binnenschip. Daar een tijd- of reisbevrachter vaak dergelijke overeenkomsten heeft met meerdere exploitanten, kan deze veelal m.b.t. gas- en smeerolie een gunstige prijs bedingen dan wanneer elke exploitant zulks individueel zou dienen te doen.

Bovendien zijn er in het kader van een overeenkomst van rompbevrachting of huurkoop ook bepaalde kosten waarbij zowel de exploitant als de eigenaar belang heeft. Te denken valt hier onder meer aan kosten van onderhoud, met inbegrip van classificatiekosten, en herstelling, die beogen de integriteit van het binnenschip te vrijwaren, alsook kosten van verzekering van het binnenschip tegen beschadigingen en verlies van het binnenschip, die eenzelfde doel nastreven.

In regel zijn zowel de exploitant als de eigenaar verzekerd onder een casco- en P&I verzekering (Protection & Indemnity). De onder dergelijke verzekering uitbetaalde schadepenningen komen niet slechts de exploitant maar ook de eigenaar ten goede en in geval van totaal verlies van het binnenschip zelfs uitsluitend de eigenaar. In de praktijk is het overigens niet ongebruikelijk dat ook al is de eigenaar niet de exploitant, de eigenaar de casco- en P&I verzekering afsluit met een beding van medeverzekering van de exploitant.

De huidige definitie van "economisch zeggenschap" gaat ervan uit dat de exploitant degene is die alle kosten draagt, hetgeen het sterk ingeburgerde gebruik m.b.t. de variabele kosten miskent alsook de mogelijkheid om m.b.t. bepaalde vaste kosten tussen de eigenaar en de exploitant een specifieke sleutel van verdeling af te spreken. De huidige definitie kan dan ook aanleiding geven tot rechtsonzekerheid.

Globalement, il convient de souligner que le fait que le propriétaire soit lié à l'exploitant par un contrat d'affrètement coque nue ou de location-vente, ne l'empêche pas d'agir également en tant qu'affréteur à temps ou affréteur au voyage sur le bateau de navigation intérieure. Être un affréteur à temps ou au voyage est fondamentalement différent d'être un cocontractant dans le cadre d'un affrètement coque nue ou d'une location-vente.

Ces derniers régissent uniquement les droits et devoirs de l'utilisateur du bateau de navigation intérieure vis-à-vis du propriétaire, mais ne concernent pas l'exécution des opérations de transport, de stockage ou d'emport. Dans la pratique de la navigation intérieure, il est fréquent que le propriétaire d'un bateau de navigation intérieure opère sur ce marché en tant que commissionnaire de transport et/ou courtier de transport.

La qualité d'affréteur à temps ou au voyage n'implique aucun contrôle économique de la part de l'affréteur à temps ou au voyage et ne fait pas de lui l'exploitant du bateau de navigation intérieure. C'est ce dernier qui effectue le transport, en supporte le risque et, à cet effet, reçoit le fret final. Le contrôle économique reste donc entre les mains de l'exploitant. Il en va de même dans la relation avec le donneur d'ordre dans le cadre d'un contrat d'emport, ou avec l'affréteur dans le cadre d'un contrat d'affrètement en séjour ou d'un contrat pour séjourner et naviguer.

Dans une telle chaîne logistique, l'affréteur au voyage, à temps ou en séjour agit en cas de transport comme transporteur (principal) sur papier – commissionnaire de transport -, tandis que l'affréteur coque nue ou le loueur-acheteur possède la qualité de transporteur substitué dans ce cas. Dans le cadre d'une opération d'emport, l'affréteur coque nue ou le locataire-acheteur agira alors comme un sous-traitant exécutant effectivement le service concerné.

La qualité d'exploitant ne conférant aucun droit de propriété sur le bateau de navigation intérieure, l'exploitant ne peut transférer la propriété, ni établir un droit réel sur le bateau de navigation intérieure. Ce point de vue est confirmé par le § 2.

Afin d'exclure les discussions sans fin sur la portée exacte de la notion de "contrôle économique", ce qui ne contribue pas à la sécurité juridique, le § 3 stipule que, pour les bateaux de navigation intérieure rhénans, le certificat d'exploitation délivré en vertu des réglementations européennes et internationales constitue la preuve de la qualité de l'exploitant et donc, la preuve que le contrôle économique lui incombe.

Bij dit alles dient opgemerkt dat het gegeven dat de eigenaar met de exploitant verbonden is door een overeenkomst van rompbevrachting of huurkoop, er niet aan in de weg staat dat de eigenaar tevens optreedt als tijdbevrachter of reisbevrachter in het binnenschip. De hoedanigheid van tijd- of reisbevrachter verschilt fundamenteel van de hoedanigheid van medecontractant in het kader van een rompbevrachting of huurkoop.

Deze laatste regelen enkel de rechten en plichten van de gebruiker van het binnenschip t.a.v. de eigenaar, maar hebben geen uitstaan met de uitvoering van verrichtingen van vervoer, opslag of meenemen. In de binnenvaartpraktijk is het niet ongebruikelijk dat de eigenaar van een binnenschip op die markt als vervoercommissionair en/of vervoermakelaar actief is.

De hoedanigheid van tijd- of reisbevrachter brengt in hoofde van de tijd- of reisbevrachter geen economisch zeggenschap mede en maakt deze niet tot exploitant van het binnenschip. Het is deze laatste die het vervoer verricht en finaal daartoe het risico draagt en de eindvracht ontvangt. Het economisch zeggenschap blijft aldus rusten bij de exploitant. Hetzelfde geldt in de relatie tussen de opdrachtgever binnen het kader van een overeenkomst tot meenemen of de bevrachter in het kader van een ligovereenkomst of een overeenkomst om te liggen en te varen.

In een dusdanige logistieke keten fungeert de reis-, tijd- of ligbevrachter in geval van vervoer als papieren (hoofd)vervoerder – commissionair van vervoer –, terwijl de rompbevrachter of huurkoper in dat geval de hoedanigheid van ondervervoerder heeft. In het kader van een verrichting tot meenemen zal de rompbevrachter of huurkoper alsdan fungeren als onderaannemer die de betreffende dienst feitelijk uitvoert.

Daar de hoedanigheid van exploitant geen eigendomsrechten over het binnenschip verstrekt, is het in hoofde van de exploitant niet mogelijk de eigendom over te dragen of een zakelijk recht op het binnenschip te vestigen. Dit uitgangspunt wordt door § 2 bevestigd.

Teneinde oeverloze discussies over de juiste draagwijdte van het begrip "economisch zeggenschap" uit te sluiten, die niet bijdragen tot rechtszekerheid, bepaalt § 3 dat voor Rijnschepen het op basis van Europese en internationale regelgeving afgeleverd exploitatiecertificaat geldt als bewijs van de hoedanigheid van exploitant en derhalve als bewijs dat het economisch zeggenschap bij deze rust.

En effet, les réglementations internationales et européennes applicables, visées à l'article 3.3.2.5 § 5, 2°, prévoient expressément que seule l'autorité du pays dans lequel la personne physique ou morale, qui souhaite être reconnue comme exploitant, possède sa résidence ou son siège social, est habilitée à apprécier si cette personne a également son siège de direction effectif dans ce pays et remplit les autres conditions pour être reconnue comme exploitant. De même, elles disposent explicitement que seule cette autorité est également autorisée à retirer l'agrément si l'intéressé ne remplit pas ou plus ces conditions.

Pour les bateaux de navigation intérieure ne naviguant pas sur le Rhin, la déclaration dite de flotte, visée à l'art. 3.3.2.5 § 5, 1°, 3° et 4°, fait foi.

Art. 4 à 6

Ces articles contiennent des définitions de plusieurs termes utilisés dans le titre 6 Affrètement et transport du livre 3.

L'article 4, premier paragraphe, remplace la définition actuelle de la location-vente figurant à l'article 3.1.1.4, 3°, par une nouvelle définition du contrat de location-vente de bateaux.

Le deuxième paragraphe complète les définitions déjà visées à l'article 3.1.1.4 et relatives à l'affrètement avec les différents types de contrats de transport, d'entreposage ou de remorquage visés au titre 6 du livre 3 du Code de la Navigation.

L'article 5 contient les définitions du commissionnaire de transport et du courtier de transport reposant sur les dispositions visées aux articles 3.6.1.5 et 3.6.1.6.

Enfin, l'article 6 contient plusieurs définitions des différents types de convois visés au chapitre 4 du titre 6 du livre 3. Les définitions de convoi poussé, convoi couplé et remorquage sont conformes aux définitions communes de ces termes dans la pratique nationale et internationale de la navigation intérieure. La notion de train de bateaux est nouvelle et tient compte des nouvelles méthodes de navigation.

Art. 7

Cette disposition insère un article 3.3.1.7 réglementant le rôle et les tâches de la Commission des voies navigables. La Commission des voies navigables n'est pas nouvelle et était auparavant visée à l'art. 3.6.1.6 et faisait donc partie du premier chapitre du titre 6 Affrètement

Uitdrukkelijk is immers in de toepasselijke internationale en Europese regelgeving, waarvan sprake in art. 3.3.2.5 § 5, 2°, bepaald dat enkel de autoriteit van het land waar de natuurlijke of rechtspersoon die als exploitant wenst erkend te worden, zijn woonplaats of zetel heeft, gerechtigd is te beoordelen of deze persoon in dat land ook zijn werkelijke plaats van leiding heeft en beantwoordt aan de overige voorwaarden om als exploitant erkend te worden. Tevens is daarbij uitdrukkelijk voorzien dat enkel die autoriteit ook bevoegd is om de erkenning in te trekken indien de betrokkene niet of niet meer aan die voorwaarden voldoet.

Voor niet-Rijnschepen geldt de zogenaamde vlootverklaring, waarvan sprake in art. 3.3.2.5 § 5, 1°, 3° en 4°, als bewijs.

Art. 4 tot 6

Deze artikelen bevatten definities m.b.t. een aantal onder titel 6 Bevrachting en vervoer van Boek 3 gehanteerde begrippen.

Artikel 4, eerste paragraaf vervangt de huidige definitie van huurkoop in art. 3.1.1.4, 3° door een nieuwe definitie van scheepshuurkoopovereenkomst.

De tweede paragraaf vult de reeds in art. 3.1.1.4 opgenomen definities in zake bevrachtingen aan met de verschillende soorten overeenkomsten van vervoer, opslag of meenemen die in titel 6 van boek 3 van het Scheepvaartwetboek worden geregeld.

Artikel 5 bevat de definities van vervoercommissionair en vervoermakelaar in het licht van de bepalingen opgenomen in de artikelen 3.6.1.5 en 3.6.1.6.

Artikel 6 bevat tenslotte een aantal definities m.b.t. de verschillende soorten van samenstellen, waarvan sprake in hoofdstuk 4 van titel 6 van Boek 3. De definities van duwstel, gekoppeld samenstel en sleep sluiten aan bij de gangbare definities van deze begrippen in de nationale en internationale binnenvaartpraktijk. Het begrip scheepstrein is nieuw en houdt rekening met nieuwe navigatiemethoden.

Art. 7

Deze bepaling voegt een artikel 3.3.1.7 in dat de rol en taken van de Commissie Binnenvaart regelt. De Commissie Binnenvaart is niet nieuw en werd reeds eerder opgenomen onder art. 3.6.1.6 en maakte aldus deel uit van het eerste hoofdstuk van Titel 6 Bevrachting

et transport, chapitre qui a été complètement remanié dans le cadre de la présente réglementation.

Dans le cadre de ce remaniement, il a été décidé de placer cette disposition sous le titre I Dispositions générales, étant donné que le champ d'action de la Commission des voies navigables est plus large que les seuls règlements contenus dans le titre 6 Affrètement et transport.

La Commission de la navigation intérieure a pour objectif de jouer un rôle de soutien dans les matières réglementées par le livre 3 du Code de la Navigation et ses arrêtés d'exécution. Cet appui prend la forme, le cas échéant, d'une consultation, d'une concertation et, à la demande du ministre chargé de la navigation intérieure, de conseils sur les questions relatives au secteur de la navigation intérieure et au titre 6 du livre 3.

Toutefois, le ministre n'est pas obligé de demander un avis. En outre, l'avis n'est pas contraignant.

Il est également possible d'assigner des tâches spéciales à la Commission de la navigation intérieure par arrêté royal.

La composition et le fonctionnement de la Commission seront déterminés par AR.

Art. 8

L'exposé des motifs de l'article 2.1.1.2 "Armateurs" du projet de loi portant introduction du Code de la Navigation, stipule ce qui suit concernant le choix du terme "armateur" (*Doc. parl.*, 3536/001, p. 75):

"Il n'existe pas de consensus international complet sur la signification des termes "propriétaire de navire" et "armateur". La notion de propriétaire de navire comprend parfois exclusivement le détenteur du titre de propriété (souvent appelé "*registered owner*" dans le droit maritime anglais), parfois, en partie, l'exploitant, comme, typiquement, un affréteur coque nue. La notion "d'armateur" désigne parfois le titulaire du droit de propriété, parfois l'exploitant, parfois les deux. Compte tenu de ces différences, il est préférable de respecter la terminologie générale et juridique la plus courante dans le Code de la Navigation. Plus précisément, il convient d'entendre par propriétaire du navire le détenteur du droit de propriété ("*registered owner*"), et par armateur essentiellement l'exploitant effectif du navire, qui est soit le propriétaire même, soit la personne physique ou morale à laquelle le propriétaire a délégué le contrôle de l'utilisation et de l'exploitation - "la gestion nautique". (…)

en vervoer, hoofdstuk dat in het kader van huidige regeling volledig herwerkt werd.

In het kader van deze herbewerking werd ervoor gekozen deze bepaling thans onder te brengen onder Titel I Algemene bepalingen, nu de werkingsomvang van de Commissie Binnenvaart ruimer is dan enkel de in Titel 6 Bevrachting en vervoer opgenomen regelingen.

De Commissie Binnenvaart beoogt een ondersteunende rol te vervullen bij de aangelegenheden die geregeld zijn in Boek 3 van het Scheepvaartwetboek en de uitvoeringsbesluiten. Deze ondersteuning geschiedt, al naargelang het geval d.m.v. raadpleging, het plegen van overleg en, op verzoek van de minister bevoegd voor de binnenvaart, advies over aangelegenheden die verband houden met de binnenvaartsector en titel 6 van Boek 3.

Er is echter geen verplichting voor de minister om advies te vragen. Bovendien is het advies niet bindend.

Daarnaast is de mogelijkheid voorzien om bij K.B. aan de Commissie Binnenvaart bijzondere taken op te dragen.

De samenstelling en de werking van de commissie zal bij K.B. worden vastgesteld.

Art. 8

In de Memorie van Toelichting bij art. 2.1.1.2 "Reders" van het wetsontwerp tot invoering van het Scheepvaartwetboek, werd m.b.t. de keuze voor het begrip "reder" het volgende gesteld (*Gedr.St.*, 3536/001, p. 75):

"Over de betekenis van de begrippen scheepseigenaar en reder bestaat geen volledige internationale eensgezindheid. Het begrip scheepseigenaar omvat nu eens uitsluitend de titularis van het eigendomsrecht (in het Engelse zeerechtelijke taalgebruik vaak aangeduid als de "*registered owner*"), dan weer, mede, de exploitant, zoals typisch een rompbevrachter. Het begrip reder duidt nu eens op de titularis van het eigendomsrecht, dan weer op de exploitant, dan weer op beide. Gelet op deze verschillen verdient het de voorkeur in het Belgisch Scheepvaartwetboek aan te sluiten bij het meest gangbare algemene en juridische spraakgebruik. Concreet dient onder scheepseigenaar dan de titularis van het eigendomsrecht te worden verstaan ('*registered owner*'), en onder reder in wezen de feitelijke exploitant van het schip, die hetzij de eigenaar zelf is, hetzij de natuurlijke persoon of de rechtspersoon waaraan de eigenaar de zeggenschap over het gebruik en de exploitatie – het zogenaamde rederschap – heeft overgedragen. (…)

Les définitions des notions d'armateur (2°) et de gestion nautique (3°) sont également conformes au langage courant.

Les définitions visent à préciser les contours de ces personnes, mais, d'autre part, laissent une certaine marge d'interprétation afin que les tribunaux puissent suivre l'évolution de la réalité de la navigation. (…)

Ces définitions s'appliquent également à l'ensemble du Code, sauf disposition contraire."

Par conséquent, bien que le terme "armateur" ait également été prévu pour la section relative à la navigation intérieure, il a finalement été jugé préférable d'utiliser le terme "exploitant".

En effet, ce terme est utilisé en droit fluvial international ainsi qu'en droit de l'Union, notamment à l'art. 5 du règlement d'application des dispositions de l'article 2, troisième alinéa, de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des premier et troisième alinéas du protocole de signature du protocole additionnel n° 2 à la Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979, qui a été insérée dans le droit de l'Union en tant qu'annexe au règlement (CEE) n° 2919/85 du Conseil du 17 octobre 1985 établissant les conditions d'admission au régime réservé par la Convention révisée aux bateaux de la navigation du Rhin (*JO*, L 280, 22 octobre 1985, p. 4-7).

La capacité de l'exploitant est attestée par le certificat d'exploitation susmentionné dans la note explicative de l'article 3, qui est délivré sur la base de ce règlement et lorsque cette capacité est également mentionnée sur la déclaration d'appartenance à la flotte rhénane ou sur la déclaration d'appartenance à la flotte belge (ou un document équivalent d'un autre État membre de l'UE).

Conformément au droit de l'Union, la déclaration de navigation sur le Rhin est également une pierre angulaire à cet égard pour être admis au transport de cabotage ainsi qu'au transport international sur toutes les voies navigables de l'UE (art. 2.2 Règlement (CEE) n° 3921/91 fixant les conditions dans lesquelles les transporteurs sont admis à effectuer des transports nationaux de marchandises et de passagers sur les voies navigables intérieures dans un pays de l'UE où ils ne sont pas établis (*JO*, L 373, 31.12.1991, p. 1-3; art. 2 Règlement (CE) n° 1356/96 du Conseil, du 8 juillet 1996, fixant des règles communes applicables aux

De definities van de begrippen reder (2°) en rederschap (3°) sluiten eveneens aan bij het gangbare spraakgebruik.

De definities trachten de contouren van bedoelde figuren scherper te stellen maar laten anderzijds ruimte voor flexibiliteit in de uitlegging, zodat de rechter oog kan hebben voor ontwikkelingen in de realiteit van het scheepvaartbedrijf. (…).

Ook deze definities gelden voor het gehele wetboek, tenzij anders bepaald."

Hoewel derhalve het begrip "reder" ook voor het gedeelte binnenvaart bedoeld was, werd het uiteindelijk verkieslijk geacht om de term "exploitant" te gebruiken.

Die term wordt immers in het internationaal rivierenrecht alsook in het Unierecht gehanteerd, met name in art. 5 van het Toepassingsreglement van het bepaalde in het derde lid van artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte en van het eerste en het derde lid van het op 17 oktober 1979 ondertekende Protocol van Ondertekening bij Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herziene Rijnvaartakte, dat in het Unierecht werd opgenomen als bijlage bij Verordening 2919/85 (EEG) nr. 2919/85 van de Raad van 17 oktober 1985 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herziene Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren (*P.B.*, L 280, 22 oktober 1985, p. 4-7).

De hoedanigheid van exploitant blijkt uit het hoger bij de toelichting van art. 3 aangehaald exploitatiecertificaat, dat op basis van die regelgeving wordt afgeleverd en waarbij die hoedanigheid tevens wordt vermeld op de verklaring inzake het behoren tot de Rijnvloot dan wel op de verklaring inzake het behoren tot de Belgische vloot (of een gelijkwaardig document van een andere EU lidstaat).

Op grond van het Unierecht geldt de Rijnvaartverklaring daarbij tevens als een belangrijke hoeksteen om toegelaten te worden tot cabotagevervoer zowel als internationaal vervoer op alle EU binnenwateren (art. 2.2 Verordening (EEG) nr. 3921/91 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een EU-land waar zij niet gevestigd zijn (*P.B.*, L 373, 31.12.1991, p. 1-3; art. 2 Verordening (EG) nr. 1356/96 van de Raad van 8 juli 1996 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor het vervoer van goederen of personen over de binnenwateren, tussen

transports de marchandises ou de personnes par voie navigable entre États membres, afin d'assurer la libre prestation de services pour ces transports (*JO*, L 175, 13.7.1996, p. 7-8)).

Le terme "exploitant" apparaît également à l'article 1.2 (a) de la Convention CLNI 2012 sur la limitation de la responsabilité en navigation intérieure, récemment entrée en vigueur, et à l'article 11 (3) de la Convention CDNI sur la collecte, le dépôt et la réception des déchets dans le Rhin et en navigation intérieure. Le terme "armateur" n'apparaît pas dans ces conventions.

Le statut d'exploitant, attesté par la mention sur la déclaration du bateau de navigation intérieure rhénan, est également la pierre angulaire du régime international de sécurité sociale des bateliers rhénans (article 1c du contrat en vertu de l'article 16, premier alinéa, du règlement (CE) n° 883/2004 relatif à la détermination de la législation applicable aux bateliers rhénans et conclu entre la Belgique, l'Allemagne, la France, le Luxembourg et les Pays-Bas et auquel la Suisse et le Liechtenstein ont adhéré).

Si le terme "exploitant" est pleinement ancré en navigation intérieure et si, conformément au règlement d'application susmentionné, il ne peut y avoir qu'un seul exploitant par bateau de navigation intérieure, qui exerce donc un contrôle économique sur le bateau de navigation intérieure, il est plus justifié d'utiliser le terme "exploitant" dans le livre 3 que le terme "armateur", qui, dans la version actuelle du Code de la Navigation, figure encore à l'article 3.2.1.5, outre la notion de "gestion nautique" à l'article 3.2.2.7, § 2.

Ces formulations sont donc supprimées dans le premier paragraphe de l'article 9 du présent projet.

De plus, si l'art. 3.2.2.7 § 2 mentionne les "droits personnels sur les navires", ce qui est plus large que les "bateaux de navigation intérieure" et si cette disposition peut donc également s'appliquer aux navires de mer, le texte de l'art. 3.2.2.7 § 2 est remplacé par celui visé à l'art. 8 § 2.

Art. 9

Outre une modification du registre des navires maritimes en un registre des bateaux de navigation intérieure, maintenant que les bateaux de navigation intérieure ne peuvent plus être inscrits que dans ce registre, cet article vise à répondre à une demande du secteur de la navigation intérieure, qui souhaite que le registre des bateaux de navigation intérieure puisse également enregistrer les contrats de location-vente et d'affrètement coque nue.

Lid-Staten, om voor dit vervoer het vrij verrichten van diensten te verzekeren (*P.B.*, L 175, 13.7.1996, p. 7–8)).

Het begrip "exploitant" komt tevens voor in art. 1.2 a) van het recent in werking getreden CLNI-verdrag 2012 inzake beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart en in art. 11 (3) CDNI-verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn en binnenvaart. Het begrip "reder" komt in deze verdragen niet voor.

De hoedanigheid van exploitant, zoals die hoedanigheid blijkt uit de vermelding op de Rijnvaartverklaring, vormt tevens de hoeksteen van de internationale regeling van de sociale zekerheid van Rijnvarenden (art. 1c Overeenkomst krachtens artikel 16, eerste lid, van Verordening (EG) nr. 883/2004 betreffende de vaststelling van de op Rijnvarenden toepasselijke wetgeving gesloten tussen België, Duitsland, Frankrijk, Luxemburg en Nederland en waartoe Zwitserland en Liechtenstein zijn toegetreden).

Waar aldus het begrip "exploitant" geheel ingeburgerd is in de binnenvaart, en waar op grond van het hoger aangehaald Toepassingsreglement er voor elk binnenschip slechts één exploitant kan zijn, die aldus het economisch zeggenschap heeft over het binnenschip, is het meer verantwoord om in boek 3 de term "exploitant" te gebruiken dan de term "reder", dat in de huidige versie van het Scheepvaartwetboek nog opduikt in art. 3.2.1.5, naast het begrip "rederschap" in art. 3.2.2.7 § 2.

Deze bewoordingen worden op grond van de eerste paragraaf van art. 9 van dit ontwerp dan ook geschrapt.

Waar art. 3.2.2.7 § 2 bovendien gewag maakt van "persoonlijke rechten op schepen", wat ruimer is dan "binnenschepen" en deze bepaling aldus ook op zeeschepen van toepassing kan zijn, wordt de tekst van art. 3.2.2.7 § 2 vervangen door deze opgenomen in art. 8 § 2.

Art. 9

Naast een wijziging van het zeeschepenregister door binnenschepenregister, nu dat binnenschepen enkel in dat register kunnen worden teboekgesteld, beoogt dit artikel tegemoet te komen aan een verlangen van de binnenvaartsector dat in het scheepsregister ook huurkoop- en rompbevrachtingsovereenkomsten kunnen worden ingeschreven.

Selon la réglementation belge actuelle, seuls les droits réels peuvent être enregistrés, et non les droits personnels. En revanche, la possibilité d'enregistrer des contrats établissant des droits de location sur un bateau de navigation intérieure est prévue depuis longtemps dans la législation néerlandaise sur les transports (art. 8:801.1 Code civil néerlandais).

Cet enregistrement rend ces contrats opposables aux tiers et crée donc une plus grande sécurité juridique pour les parties impliquées dans ces contrats. Toutefois, l'inscription n'est pas obligatoire, mais facultative.

Les conditions auxquelles ces contrats peuvent être enregistrés seront fixées par AR (art. 3.2.1.2).

Pour des raisons de sécurité juridique, le dernier paragraphe comprend une clause de compétence concernant les exigences relatives à la validité d'une inscription au registre belge des bateaux de navigation intérieure.

En effet, conformément à l'Art. 24.3 du Règlement EEX – Règlement (UE) n° 1215/2012 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2012 concernant la compétence judiciaire, la reconnaissance et l'exécution des décisions en matière civile et commerciale - les tribunaux de l'État membre dans lequel ces registres sont tenus sont compétents, quel que soit le domicile des parties, en ce qui concerne la validité des inscriptions dans les registres publics.

Par conséquent, en cas de litige concernant la validité des inscriptions des bateaux de navigation intérieure dans le registre belge des navires, les tribunaux belges sont compétents.

En vertu de la réglementation actuelle – art. 2.2.1.12 juncto l'art. 3.2.1.6 – les actes et jugements constatant l'établissement, le transfert, la désignation ou l'annulation de droits réels sur un navire, un navire en construction, un navire en transformation ou des accessoires de navire, d'hypothèques de navire ou de la nomination ou de la révocation d'un gérant de navire quirataire, ne sont opposables aux tiers que si ces actes et jugements sont inscrits au registre des navires.

Il en va de même, en vertu de l'article 2.2.1.13 *juncto* l'article 3.2.1.6, pour les demandes visant à déterminer l'existence de ces droits ou à obtenir la dissolution, la révocation ou l'annulation d'un acte juridique contenu dans un acte visé à l'article 2.2.1.12. Ces exigences nécessitent que l'acte d'huissier de justice soit enregistré dans le registre belge des navires.

Onder de huidige Belgische regelgeving kunnen enkel zakelijke rechten worden ingeschreven, geen persoonlijke. De mogelijkheid van inschrijving van overeenkomsten die huurrechten op een binnenschip vestigen, is daarentegen reeds lang in de Nederlandse vervoerswetgeving voorzien (art. 8:801.1 NBW).

Dergelijke inschrijving maakt deze contracten aan derden tegenstelbaar en creëert derhalve meer rechtszekerheid in hoofde van de bij deze contracten betrokken partijen. De inschrijving wordt echter niet verplicht gesteld, maar als een mogelijkheid aangeboden.

De voorwaarden waaronder dergelijke overeenkomsten kunnen worden ingeschreven, zullen bij K.B. worden vastgesteld (art. 3.2.1.2).

Ten behoeve van de rechtszekerheid wordt in de laatste alinea een bevoegdheidsbepaling opgenomen ter zake van eisen met betrekking tot de geldigheid van een inschrijving in het Belgisch binnenschepenregister.

Op grond van art. 24.3 EEX Verordening – Verordening (EU) nr. 1215/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2012 betreffende de rechterlijke bevoegdheid, de erkenning en de tenuitvoerlegging van beslissingen in burgerlijke en handelszaken – zijn immers, ongeacht de woonplaats van partijen, voor wat de geldigheid van inschrijvingen in openbare registers betreft, de gerechten van de lidstaat waar deze registers worden gehouden, bevoegd.

Indien derhalve het gaat om geschillen met betrekking tot de geldigheid van inschrijvingen van binnenschepen in het Belgisch scheepsregister, zijn derhalve de Belgische rechtbanken bevoegd.

Onder de huidige regelgeving – art. 2.2.1.12 juncto art. 3.2.1.6 – zijn akten en vonnissen die bewijs opleveren van de vestiging, overdracht, aanwijzing of tenietdoening van zakelijke rechten op een binnenschip, een binnenschip in aanbouw, een binnenschip in verbouwing of scheepstoebehoren, van scheepshypotheken of van de benoeming of het ontslag van een quiratair scheepsbeheerder, enkel aan derden tegenstelbaar indien die akten en vonnissen in het scheepsregister zijn ingeschreven.

Hetzelfde geldt op grond van art. 2.2.1.13 *juncto* 3.2.1.6 eveneens voor eisen tot het doen vaststellen van het bestaan van deze rechten of tot ontbinding, herroeping of nietigverklaring van een rechtshandeling vervat in een in art. 2.2.1.12 genoemde akte. Voor dergelijke eisen dient het gerechtsdeurwaardersexploot ingeschreven te worden in het Belgisch scheepsregister.

En vertu de l'article 2.2.1.22, qui s'applique également à la navigation intérieure en vertu de l'article 3.2.1.6, l'exploit ou la copie du jugement doit être déposé au Registre belge des navires, et ce, dans le registre de dépôt, si le navire visé par la demande de dissolution, de révocation ou d'annulation n'est pas immatriculé en Belgique.

Ainsi, le registre belge des navires joue un rôle prépondérant dans le cadre de tous les litiges pouvant survenir au sujet des droits sur les navires maritimes et de navigation intérieure ainsi que sur les créances des créanciers. En effet, tant les créances pertinentes que les jugements et décisions statuant sur ces créances doivent être inscrits au registre des navires afin d'être opposables aux tiers.

Bien que, à première vue, le domicile du défendeur est la règle d'attribution ordinaire pour les litiges relatifs à la validité d'une inscription au registre belge des bateaux de navigation intérieure, cette règle d'attribution n'offre aucun réconfort si le défendeur n'a ni domicile ni siège en Belgique.

Par conséquent, pour des raisons de sécurité juridique, il convient de préciser la juridiction étant également territorialement compétente pour connaître de ces demandes.

Étant donné que les créances concernées ainsi que les actes et jugements y afférents doivent être inscrits au registre belge des navires et que l'objet du litige est la validité de l'inscription, il convient donc d'attribuer également la compétence territoriale au tribunal du ressort du registre des navires.

Art. 10 et 11

Les articles 2.2.5.43 § 2 et 2.2.5.52 contiennent des règles spéciales relatives à la juridiction compétente pour ce qui concerne les créances du titulaire de l'hypothèque de premier rang en vue de prendre possession du navire et les demandes de radiation ou de réduction de l'hypothèque, si celles-ci sont faites à titre principal.

En ce qui concerne la navigation maritime, l'article 2.2.5.43 § 2 dispose en la matière que l'ordre de prise de possession est accordé par le tribunal des entreprises compétent pour l'arrondissement dans lequel se trouve le port d'attache du navire.

Op grond van art. 2.2.1.22, dat eveneens op grond van art. 3.2.1.6 van toepassing is op de binnenvaart, geldt tevens dat ingeval het binnenschip waarop de eis tot ontbinding, tot herroeping of tot vernietiging betrekking heeft niet in België geregistreerd is, niettemin het exploot of het afschrift van het vonnis bij het Belgisch Scheepsregister dient neergelegd, zulks in het register van neerlegging.

Aldus vervult het Belgisch scheepsregister een zeer essentiële rol in het kader van alle betwistingen die kunnen rijzen m.b.t. rechten op zee- en binnenschepen alsook m.b.t. vorderingen van schuldeisers. Zowel de betreffende eisen als de vonnissen en arresten die over die eisen uitspraak doen, dienen immers ingeschreven te worden in het scheepsregister om aan derden tegenstelbaar te zijn.

Hoewel het *prima facie* op de weg ligt dat de woonplaats van de verweerder de gewone aanwijsregel is voor geschillen die betrekking hebben op de geldigheid van een inschrijving in het Belgisch binnenschepenregister, biedt dergelijke aanwijsregel geen soelaas, indien de verweerder in België geen woonplaats of zetel heeft.

Derhalve is het met het oog op rechtszekerheid aangewezen om aan te duiden welke rechtbank tevens territoriaal bevoegd is, om van dergelijke vorderingen kennis te nemen.

Gezien de betreffende eisen alsook de akten en vonnissen die daarop betrekking hebben, dienen ingeschreven te worden in het Belgisch Scheepsregister, en het voorwerp van het geschil de geldigheid van de inschrijving is, is het daarom aangewezen tevens territoriale bevoegdheid toe te kennen aan de rechtbank waar zich het scheepsregister bevindt.

Art. 10 en 11

De artikelen 2.2.5.43 § 2 en 2.2.5.52 bevatten bijzondere voorschriften m.b.t. de bevoegde rechtbank t.a.v. vorderingen in hoofde van de hypotheekhouder in eerste rang met het oog op de inbezitstelling van het binnenschip en m.b.t. eisen van doorhaling of vermindering van de hypotheek, indien deze bij hoofdvordering worden gesteld.

Voor wat de zeevaart betreft, is desbetreffend in art. 2.2.5.43 § 2 bepaald dat de beschikking om in het bezit gesteld te worden, wordt verleend door de ondernemingsrechtbank die rechtsmacht heeft over het arrondissement waarin de thuishaven van het binnenschip gelegen is.

Comme expliqué ci-dessus, le terme “port d’attache” ne revêt aucune connotation spécifique en navigation intérieure, de telle sorte que, pour des raisons de sécurité juridique, il est préférable d’attribuer la compétence territoriale, dans cette matière également, au tribunal où le bateau est inscrit au registre des bateaux de navigation intérieure et au tribunal où le défendeur a son domicile ou son siège.

Cette adaptation est l’objet de l’article 11.

Une modification similaire est prévue, dans un souci d’uniformité, à l’art. 12 qui modifie l’art. 3.3.1.1. pour ce qui concerne les revendications en matière de copropriété visées aux art. 2.3.1.11, § 4 et 2.3.1.17 § 2.

Art. 12 à 18

Les articles 12 à 18 apportent des modifications fondamentales aux dispositions de la section 2 du chapitre 1 du titre 3. Exploitants du livre 3 du Code de la Navigation.

Cet article augmente le nombre de clauses qui sont nulles en vertu de l’actuel article 3.3.1.3 à la lumière de plusieurs amendements apportés à la section 1 du chapitre 1 du titre 3. Exploitants du livre 3 du Code de la Navigation, et plus particulièrement à la réglementation relative à la responsabilité afférente aux actes illicites commis dans l’exercice de leurs fonctions par les membres de l’équipage et les autres personnes désignées causant des dommages à des tiers.

Ainsi, les nouvelles dispositions visées aux articles 3.3.1.5 et 3.3.1.9 sont de droit impératif. Pour la raison susmentionnée, l’art. 12 étend la réglementation des clauses nulles de l’art. 3.3.1.3 aux clauses relatives aux dispositions visées aux nouveaux articles 3.3.1.5 et 3.3.1.9.

Les modifications introduites dans cette section ont fait l’objet de discussions très détaillées au sein du groupe de travail. En effet, le contenu de la section 2 ne correspond pas au titre de la section 2 “Responsabilité de l’exploitant”.

En effet, il est fréquent en navigation intérieure que le propriétaire du bateau de navigation intérieure ne soit pas l’exploitant du bateau de navigation intérieure. L’identité de l’exploitant du bateau de navigation intérieure, s’il s’agit d’un bateau de navigation intérieure rhénan, résulte de la mention de l’exploitant dans la déclaration de navigation rhénane. Si elle ne contient pas de mention spécifique de l’exploitant, le propriétaire même est considéré comme l’exploitant. Dans le cas

Zoals hiervoor reeds toegelicht heeft het begrip “thuishaven” in de binnenvaart geen specifieke connotatie, zodat het met het oog op de rechtszekerheid de voorkeur verdient om ook voor deze aangelegenheid territoriale bevoegdheid te verstrekken aan de rechtbank waar het binnenschip in het binnenschepenregister is teboekgesteld en de rechtbank waar de verweerder zijn woonplaats of zetel heeft.

Deze aanpassing is het voorwerp van artikel 11.

Eenzelfde aanpassing wordt met het oog op uniformiteit voorzien in art. 12 dat art. 3.3.1.1. wijzigt voor wat de vorderingen in zake mede-eigendom betreft waarvan sprake in art. 2.3.1.11, § 4 en 2.3.1.17 § 2.

Art. 12 tot 18

De artikelen 12 t.e.m. 18 brengen een aantal wijzigingen aan aan de bepalingen van afdeling 2 van hoofdstuk 1 van titel 3. Exploitanten van Boek 3 van het Scheepvaartwetboek.

Dit artikel breidt het aantal bedingen die op grond van het huidige art. 3.3.1.3 nietig zijn uit in het licht van een aantal wijzigingen die worden aangebracht in afdeling 1 van hoofdstuk 1 van titel 3. Exploitanten van Boek 3 van het Scheepvaartwetboek, en meer bepaald in de regeling van de aansprakelijkheid voor binnen de uitoefening van hun dienst door bemanningsleden en andere aangestelden begane onrechtmatige daden waardoor aan derden nadeel wordt berokkend.

Daarbij zijn de nieuwe bepalingen van art. 3.3.1.5 en 3.3.1.9 van dwingend recht. Om voornoemde reden breidt art. 12 de regeling van de nietige bedingen van art. 3.3.1.3 uit tot bedingen die betrekking hebben op de in de nieuwe artikelen 3.3.1.5 en 3.3.1.9 opgenomen bepalingen.

De wijzigingen die in deze afdeling worden doorgevoerd, hebben daarbij het voorwerp uitgemaakt van zeer uitvoerige besprekingen in de werkgroep. De inhoud van afdeling 2 sluit immers niet aan bij de titel van afdeling 2 “Aansprakelijkheid van de exploitant”.

Immers komt het in de binnenvaart geregeld voor dat de scheepseigenaar niet de exploitant is van het binnenschip. Wie de exploitant is van het binnenschip, volgt, indien het een Rijnschip is, uit de vermelding van de exploitant op de Rijnvaartverklaring. Indien deze geen specifieke vermelding van de exploitant bevat, geldt dat de eigenaar zelf geacht wordt de exploitant te zijn. In het andere geval vermeldt de Rijnvaartverklaring tevens de naam van de exploitant, hetgeen enkel geschiedt indien

contraire, la déclaration de navigation rhénane mentionne également le nom de l'exploitant, ce qui n'est le cas que si l'exploitant s'est vu délivrer au préalable un certificat d'exploitation par l'autorité compétente.

Si le bateau de navigation intérieure n'est pas un bateau rhénan, la capacité d'exploitant découle de la déclaration de flotte.

La qualité d'exploitant implique un contrôle économique sur le bateau de navigation intérieure et que cet exploitant supporte donc les risques liés à son exploitation. Ces risques comprennent le risque d'actes illicites commis par les membres de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions et causant un préjudice à des tiers.

Il en résulte que la responsabilité de ces actes illicites commis par l'équipage incombe à la personne qui possède la qualité d'exploitant, indépendamment du fait que cette personne soit ou non le propriétaire du bateau de navigation intérieure. Si cette personne physique ou morale possède ces deux qualités, le propriétaire du bateau de navigation intérieure sera responsable en qualité d'exploitant. Le propriétaire du bateau de navigation intérieure n'assume aucune responsabilité s'il n'est pas l'exploitant.

Ce principe est consacré dans le nouvel article 3.3.1.6, introduit par l'article 14 du projet de loi.

L'équipage n'assume aucune responsabilité, sauf en cas de fraude, de faute grave, ou de faute légère plus habituelle qu'accidentelle en la matière. Le nouvel art. 3.3.1.5 établit cette règle et pas uniquement pour les membres d'équipage, mais également pour le personnel navigant.

Ce dernier ajout résulte du fait que la directive (UE) 2017/2397 du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2017 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles dans le domaine de la navigation intérieure de passagers établit une distinction entre les membres d'équipage exerçant des fonctions nautiques et les autres personnels classés comme personnel de bord.

Aucune distinction n'est nécessaire selon que le délit a été commis par un membre de l'équipage ou un membre du personnel navigant.

Étant donné qu'il n'est pas exclu à l'avenir qu'un certain nombre de tâches actuellement effectuées par l'équipage ou le personnel navigant à bord du bateau de navigation intérieure soient effectuées à distance,

aan de exploitant voorafgaandelijk door de bevoegde autoriteit een exploitatiecertificaat werd afgeleverd.

Indien het binnenschip een Rijnschip is, volgt de hoedanigheid van exploitant uit de vlootverklaring.

De hoedanigheid van exploitant houdt mede in dat het economisch zeggenschap over het binnenschip bij deze rust en dat hij derhalve de risico's die verbonden zijn aan de exploitatie draagt. Tot die risico's behoort ook het risico dat door bemanningsleden tijdens de uitoefening van hun dienst onrechtmatige daden worden begaan die aan derden nadeel berokkenen.

Het ligt dan ook in de lijn dat de aansprakelijkheid voor deze door de bemanning begane onrechtmatige daden kleeft aan degene die de hoedanigheid van exploitant heeft, onverschillig of die al niet ook de eigenaar is van het binnenschip. Indien beide hoedanigheden in deze natuurlijke of rechtspersoon verenigd zijn, zal de scheepseigenaar als exploitant aansprakelijk zijn. Indien de scheepseigenaar niet de exploitant is, rust op de scheepseigenaar geen aansprakelijkheid.

Dit uitgangspunt is vastgelegd in het nieuwe art. 3.3.1.6, dat op grond van artikel 14 van het ontwerp van wet wordt ingevoerd.

Op de bemanning zelf rust geen aansprakelijkheid, tenzij in zijnen hoofde sprake zou zijn van bedrog, zware schuld, of lichte schuld die bij deze eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt. Het nieuwe art. 3.3.1.5 legt deze regel vast en zulks niet alleen voor bemanningsleden maar ook voor boordpersoneel.

Deze laatste toevoeging houdt verband met het feit dat in Richtlijn EU) 2017/2397 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2017 betreffende de erkenning van beroepskwalificaties in de binnenvaart voor de passagiersvaart onderscheid wordt gemaakt tussen bemanningsleden die zich bezig houden met nautische taken en het overige personeel dat als boordpersoneel wordt aangemerkt.

Er is geen reden om onderscheid te maken al naargelang de onrechtmatige daad werd begaan door een bemanningslid dan wel door een lid van het boordpersoneel.

Daar het in de toekomst niet uitgesloten is dat een aantal taken die thans door bemanning of boordpersoneel aan boord van het binnenschip worden verricht, vanop afstand zullen worden verricht, geldt dezelfde

les mêmes règles s'appliquent dans le chef de ceux qui effectuent ces tâches à distance. Ainsi, par exemple, la personne qui effectue la navigation à distance ne pourra pas être tenue personnellement, sauf s'il y a fraude, faute grave ou faute légère qui survient dans ce cas plutôt habituellement qu'accidentellement.

Le texte du nouvel article 3.3.1.6 ne fait pas de distinction selon que le membre d'équipage ou le membre du personnel navigant concerné est employé par l'exploitant ou employé d'une autre manière à bord du bateau de navigation intérieure. Ce faisant, le texte vise à mettre fin à l'inégalité de traitement induite par l'article 46 de la loi maritime, qui, sur la base de l'article 273 de la loi maritime, s'appliquait également à la navigation intérieure.

L'exploitant du bateau de navigation intérieure est également responsable des erreurs ou omissions commises dans l'exécution à distance de tâches relevant des fonctions de l'équipage ou du personnel navigant.

Aucune modification n'est apportée à la réglementation de fond concernant la responsabilité des personnes énumérées au § 2 de l'article 3.3.1.6, si ce n'est que le propriétaire du bateau de navigation intérieure est à nouveau remplacé par l'exploitant.

Dans des cas très exceptionnels, le propriétaire du bateau de navigation intérieure peut encore être tenu responsable, in solidum avec l'exploitant, si l'identité exacte de l'exploitant et des assureurs n'est pas révélée, si l'exploitant est inconnu ou si le bateau de navigation intérieure est insuffisamment assuré.

Cet ajout à l'article 3.3.1.6 via un troisième paragraphe a pour objet de prévenir et de sanctionner les abus éventuels, tels que la désignation comme exploitant d'une société qui n'est qu'une simple société boîte aux lettres ou qui n'est pas ou pas rendue solvable.

Étant donné que le Code de la Navigation impose l'obligation d'assurer le bateau de navigation intérieure contre tous les risques de la navigation, cette sanction s'applique même si le bateau de navigation intérieure n'est pas ou n'est pas suffisamment assuré.

En ce sens, bien que ce ne soit qu'en ordre accessoire, le propriétaire du bateau de navigation intérieure assume une responsabilité commerciale.

La demande de recours doit être introduite dans un délai d'un an à compter de la date du paiement qui a donné lieu au recours ou, si la demande de recours est régie par la Convention sur le droit de la mer ou la

regeling ook in hoofde van diegenen die vanop afstand deze taken vervult. Aldus zal bv. degene die vanop afstand de navigatie voert, niet persoonlijk kunnen worden aangesproken, tenzij sprake is van bedrog, zware schuld of lichte schuld die bij deze eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt.

De tekst van het nieuwe art. 3.3.1.6 maakt geen onderscheid al naargelang het betrokken bemanningslid of lid van het boordpersoneel in dienst is van de exploitant dan wel anderszins aan boord van het binnenschip is te werk gesteld. Hiermee beoogt de tekst een einde te maken aan de ongelijke behandeling die voorzien was in art. 46 Zeewet, dat op grond van art. 273 Zeewet ook van toepassing was op de binnenvaart.

De exploitant van het binnenschip is ook aansprakelijk voor fouten of nalatigheden die worden begaan bij uitvoering vanop afstand van taken die behoren tot de taken van bemanning of boordpersoneel.

Er wordt geen wijziging gebracht aan de inhoudelijke regeling m.b.t. de aansprakelijkheid van de in § 2 van art. 3.3.1.6 opgesomde personen, behoudens dat de scheepseigenaar ook hier vervangen wordt door de exploitant.

In zeer uitzonderlijke gevallen kan de scheepseigenaar toch nog aansprakelijk worden gehouden, zulks in solidum met de exploitant, wanneer de juiste identiteit van de exploitant en de verzekeraars wordt achtergehouden, of de exploitant onbekend is of wanneer het binnenschip onvoldoende verzekerd zou zijn.

Deze toevoeging aan art. 3.3.1.6 d.m.v. een derde paragraaf beoogt eventuele misbruiken te voorkomen, zoals de aanduiding van een onderneming als exploitant die niet meer is dan een loutere postbusvennootschap of die niet solvabel is of wordt gemaakt, en deze alleszins te sanctioneren.

Gezien het Scheepvaartwetboek de verplichting oplegt om het binnenschip te verzekeren tegen alle risico's van de vaart, geldt die sanctie ook indien het binnenschip niet of niet afdoende verzekerd is.

In die zin is, zij het enkel nog in ondergeschikte orde, sprake van een zakelijke aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

De verhaalvordering dient ingesteld binnen een termijn van één jaar, te rekenen hetzij vanaf de dag van de betaling die tot het verhaal aanleiding heeft gegeven, hetzij, indien de verhaalvordering valt onder het

Convention sur les voies navigables intérieures, selon les modalités prévues par ces conventions.

L'article 3.3.1.6 ne porte nullement préjudice aux règlements internationaux sur la limitation de la responsabilité du propriétaire du bateau de navigation intérieure. Cela résulte de l'art. 3.3.1.2, premier alinéa, 2° CNB.

Il convient également de souligner que la réglementation relative à la responsabilité de l'exploitant pour les erreurs et les manquements de l'équipage, même si les personnes concernées ne sont pas à son service, n'affecte pas le droit d'action de l'exploitant envers l'employeur du membre d'équipage concerné, qui a commis l'erreur ou est à l'origine du manquement. Ce droit d'action trouve sa base légale dans le contrat conclu entre l'exploitant et l'employeur, qui a détaché le membre d'équipage.

L'article 15 du projet modifie l'article 3.3.1.7, qui a pour objet de préciser que, en cas de transfert de propriété, la responsabilité des actes illicites commis par les préposés avant ce transfert demeure celle de la personne qui était l'exploitant avant ce transfert.

L'art. 16 modifie l'art. 3.3.1.8 en ajoutant l'exploitant.

L'article 3.3.1.9, tel que modifié par l'article 17, modifie le droit de recours qui y est prévu sur la base des modifications apportées à la section concernée par les articles 12 et suivants du projet de loi.

La portée de la notion de "celui qui a causé le dommage" est large.

Il peut également s'agir de l'employeur de l'équipage ou du personnel navigant, si l'exploitant n'est pas l'employeur, ce qui est le cas en cas de détachement ou de recrutement de travailleurs intérimaires. Il peut s'agir d'une erreur ou d'une négligence commise par un membre de l'équipage ou du personnel navigant, résultant du fait que cette personne n'avait pas les qualifications légales que son employeur prétendait qu'elle possédait.

Art. 19

Cette disposition introduit quelques modifications et clarifications dans la réglementation relative à la déclaration de la flotte. En vertu de la réglementation actuelle, tout bateau de navigation intérieure utilisé pour le transport de marchandises ou de passagers pour le compte de tiers doit être pourvu d'une déclaration de

Zeeaanvaringsverdrag of het Binnenaanvaringsverdrag, volgens de in die verdragen opgenomen regeling.

Art. 3.3.1.6 laat bij dit alles de internationale regelingen m.b.t. de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar onverlet. Dit volgt reeds uit art. 3.3.1.2, eerste alinea, 2° BSW.

Voorts dient opgemerkt dat de regeling inzake de aansprakelijkheid van de exploitant voor fouten en tekortkomingen van de bemanning, ook indien de betrokkenen niet in zijn dienst zijn, het eventuele vorderingsrecht van de exploitant t.o.v. de werkgever van het betrokken bemanningslid dat de fout of tekortkoming heeft begaan, onverlet laat. Dit vorderingsrecht vindt zijn rechtsgrond in de overeenkomst die tussen de exploitant en de werkgever die het bemanningslid heeft gedetacheerd, werd gesloten.

Artikel 15 van het ontwerp wijzigt art. 3.3.1.7, dat beoogt duidelijk te stellen dat bij eigendomsoverdracht de aansprakelijkheid voor onrechtmatige daden van aangestelden die zich hebben voorgedaan voor deze overdracht blijft rusten op degene die voor deze overdracht de exploitant was.

Art. 16 wijzigt art. 3.3.1.8 door toevoeging van de exploitant.

Het door art. 17 gewijzigd art. 3.3.1.9 past het daarin voorzien verhaalsrecht aan in het licht van de wijzigingen die in de betreffende afdeling worden doorgevoerd bij de artikelen 12 en volgende van het ontwerp van wet.

Het begrip schadeveroorzaker heeft een ruime dekking.

Dit kan onder meer ook slaan op de werkgever van de bemanning of het boordpersoneel, indien de exploitant niet de werkgever is, wat het geval is bij detachering of bij inlenen van uitzendkrachten. Te denken valt aan een door een lid van de bemanning of het boordpersoneel begane fout of nalatigheid die het gevolg is van het feit dat de betrokkene niet over de wettelijke kwalificaties beschikte waarover deze volgens zijn werkgever wel beschikte.

Art. 19

Deze bepaling voert enige wijzigingen en verduidelijkingen door aan de regeling m.b.t. de vlootverklaring. Op basis van de huidige regeling dient elk binnenschip dat gebruikt wordt voor goederen- of personenvervoer voor rekening van derden voorzien te zijn van een vlootverklaring ligt besloten in Europese regelgeving,

flotte et relève du champ d'application de la législation européenne, notamment du règlement n° 3921/91 du Conseil du 16 décembre 1991 fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises et de passagers par voie navigable dans un État membre, en liaison avec le règlement (CEE) n° 2919/85 du Conseil du 17 octobre 1985 portant fixation des conditions d'accès au régime réservé par la convention révisée pour la navigation du Rhin aux bateaux de navigation intérieure appartenant à la navigation du Rhin.

Toutefois, les règlements concernés ne définissent pas ce que l'on entend par transport de marchandises ou de passagers. Le titre du transport du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ne contient pas davantage de définition. Conformément à la jurisprudence de la Cour de justice, il convient d'observer un déplacement de personnes ou de marchandises d'un lieu A à un lieu B (voir notamment: C;d.J., 15 octobre 2015, C-168/14, EU:C:2015:685, points 46 et 47; C.d.J., 16 mai 2017, avis 2/15, EU:C:2017:376, point 61; C.d.J., 19 décembre 2019, C-16/18, ECLI:EU:C:2019:1110, point 25. Voir également, entre autres, l'avis Av. gén. SZPUNAR, M., 16 juillet 2015, affaires jointes C-340/14 et C-341/14, n° 31, ECLI:EU:C:2015:505,avec référence en note de bas de page à Schäfer, R., in Streinz, R. (ed.), EUV/*AEUV*, Munich, Beck, 2e édition, Munich, 2012, "Article 90 AEUV", point 12).

Ainsi, les services de transport dans le droit de l'Union comprennent toute activité physique consistant à déplacer des personnes ou des marchandises d'un endroit à un autre à l'aide d'un moyen de transport. Il n'est pas exigé que le bien concerné soit effectivement transporté dans le moyen de transport, mais plutôt que ce bien soit déplacé d'un lieu A à un lieu B au moyen d'un moyen de transport. Tel est également le cas, notamment, des contrats d'emport de bateaux de navigation intérieure, tels que les contrats de poussage et de remorquage, où des marchandises sont transportées à bord du bateau de navigation intérieure poussé ou remorqué.

Toutefois, étant donné que le bien à déplacer ne doit pas nécessairement être la cargaison elle-même, ces contrats peuvent prévoir que le bateau de navigation intérieure emporté soit considéré comme un bien déplacé à l'aide d'un moyen de transport. Dans cette optique, entre autres, les prescriptions techniques applicables aux bateaux de navigation intérieure, telles qu'établies par la directive (UE) 2016/1629 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016, s'appliquent "aux remorqueurs et pousseurs destinés à remorquer ou pousser soit les bâtiments visés aux points a) et b) soit des engins flottants ou destinés à mener à couple de tels bâtiments ou engins flottants" (art. 2.1(c)). La

met name Verordening nr. 3921/91 van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een Lid-Staat waar zij niet gevestigd zijn, zulks in samenhang met Verordening (EEG) nr. 2919/85 van de Raad van 17 oktober 1985 houdende vaststelling van de voorwaarden waaraan moet worden voldaan om in aanmerking te komen voor het regime dat door de Herziene Rijnvaartakte wordt gereserveerd voor de vaartuigen die tot de Rijnvaart behoren.

De betreffende verordeningen bevatten echter geen definitie van wat onder goederen- of personenvervoer moet worden verstaan. Ook de vervoertitel van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie bevat geen definitie. Conform de rechtspraak van het Hof van Justitie dient sprake te zijn van het verplaatsen van personen of goederen van plaats A naar plaats B (zie o.a.: H.v.J., 15 oktober 2015, C-168/14, EU:C:2015:685, punten 46 en 47; H.v.J., 16 mei 2017, advies 2/15, EU:C:2017:376, punt 61; H.v.J., 19 december 2019, C-16/18, ECLI:EU:C:2019:1110, punt 25. Zie tevens o.a. Conclusie Adv.gen. SZPUNAR, M., 16 juli 2015, gevoegde zaken C-340/14 en C-341/14, nr. 31, ECLI:EU:C:2015:505, met verwijzing in voetnoot naar Schäfer, R., in Streinz, R. (red.), *EUV/AEUV*, München, Beck, 2e druk, München, 2012, „Artikel 90 AEUV", punt 12).

Aldus omvatten vervoersdiensten in het Unierecht elke fysieke activiteit van het verplaatsen van personen of goederen van de ene naar de andere plaats door middel van een vervoermiddel. Niet vereist dat het betreffend goed ook daadwerkelijk in het betreffend vervoermiddel wordt vervoerd, wel dat dit goed van een plaats A naar een plaats B wordt verplaatst door middel van een vervoermiddel. Dit is onder meer ook het geval bij overeenkomsten tot het meenemen van schepen, zoals duw- en sleepovereenkomsten, waarbij aan boord van het geduwde of gesleepte binnenschip lading wordt vervoerd.

Daar het betreffend te verplaatsen goed echter niet noodzakelijkerwijze lading zelf dient te zijn, kan bij dergelijke overeenkomsten ook het binnenschip dat wordt meegenomen als een goed worden beschouwd dat verplaatst wordt door middel van een vervoermiddel. In lijn hiermee zijn onder meer de technische voorschriften voor binnenschepen, zoals vastgelegd in Richtlijn (EU) 2016/1629 van het Europees Parlement en de Raad van 14 september 2016, van toepassing op "sleep- en duwboten die zijn bestemd om de vaartuigen bedoeld onder a) en b) of drijvende werktuigen te slepen, te duwen of langszij gekoppeld mee te voeren" (art. 2.1 c)). De kwalificatie vervoer at geldt derhalve ook voor het

qualification de transport s'applique donc également à la récupération d'un tel bateau de navigation intérieure à un lieu de chargement ou de déchargement ou autre.

De plus, l'activité de soutage est également considérée comme un transport, puisque, dans le cadre de cette activité, un bien, à savoir le carburant, est déplacé de A à B. Toutefois, une activité, telle que le stockage de marchandises, ne constitue pas en soi un transport, si aucun mouvement physique n'est observé dans le processus. En règle générale, toutefois, les bateaux de navigation intérieure utilisés pour le stockage sont également utilisés pour le transport, et un bateau de navigation intérieure utilisé pour les deux activités doit donc également être doté d'une déclaration de flotte. Même s'il devait être utilisé uniquement pour le stockage, il s'agit, en règle générale, d'un bateau de navigation intérieure (également) destiné au transport. Les activités de dragage et les bateau de navigation intérieure utilisés pour les travaux sur les voies navigables impliquent également des mouvements réguliers de marchandises.

Afin d'éviter des discussions inutiles sur les bateaux de navigation intérieure qui doivent faire l'objet d'une déclaration de flotte et sur la question de savoir si une certaine activité peut être qualifiée de transport au sens des règlements européens pertinents, le premier paragraphe de l'article 20 vise à définir le champ d'application du régime à toute opération de navigation, à condition que cette opération soit effectuée par un bateau de navigation intérieure et dans un but lucratif et donc pour le compte de tiers. Les dispositions ne s'appliquent donc pas aux bateaux de navigation intérieure exploités pour compte propre.

Le deuxième alinéa de l'art. 19 vise à préciser le champ d'application de la déclaration de la navigation rhénane visée à l'art. 3.3.2.5 § 1er, 2°. Dans le texte publié actuellement, seul le Règlement européen est mentionné pour ce qui concerne la déclaration de navigation sur le Rhin. Toutefois, la législation concernée s'applique également à la navigation rhénane dans son ensemble et donc, en vertu d'une résolution adoptée par la Commission centrale pour la navigation du Rhin à cet effet, elle s'applique également aux bateaux de navigation intérieure rhénans dont le propriétaire ou l'exploitant possède son siège ou son domicile en Suisse. Ces bateaux de navigation intérieure ont accès à toutes les voies navigables de l'UE, y compris aux voies navigables belges, et peuvent donc participer au transport, à condition d'être dotés d'une déclaration de navigation sur le Rhin délivrée en vertu du règlement de navigation sur le Rhin.

verhalen van een dergelijk binnenschip op een laad- of losplaats of anderszins.

Voorts is ook de activiteit van het bunkeren als een vervoer te kwalificeren, gezien ook bij die activiteit een goed, met name brandstof, wordt verplaatst van A naar B. Een activiteit, zoals opslag van goederen, is echter op zich geen vervoer, indien daarbij geen enkele fysieke verplaatsing geschiedt. In regel worden echter binnenschepen die voor opslag worden gebruikt, ook gebruikt voor vervoer en dient een binnenschip dat voor beide activiteiten wordt gebruikt derhalve ook voorzien te zijn van een vlootverklaring. Zelfs indien het uitsluitend zou worden gebruikt voor opslag, is het in regel een binnenschip dat (ook) bestemd is tot vervoer. Ook bij baggeractiviteiten en bij binnenschepen die worden ingezet voor waterwegenwerken vindt er geregeld een verplaatsing van goederen plaats.

Teneinde nodeloze discussies te vermijden over welke binnenschepen dienen voorzien te zijn van een vlootverklaring en of een bepaalde activiteit in de zin van de betreffende Europese regelgeving als vervoer dient te worden aangemerkt, strekt de eerste paragraaf van art. 20 ertoe het toepassingsgebied van de regeling vast te leggen op elke verrichting van scheepvaart, mits die verrichting per binnenschip en met winstoogmerk en derhalve voor rekening van derden geschiedt. De bepalingen zijn derhalve niet van toepassing op binnenschepen die voor eigen rekening worden gebruikt.

De tweede paragraaf van art. 19 strekt ertoe het toepassingsgebied van de Rijnvaartverklaring, waarvan sprake in art. 3.3.2.5 § 1, 2° te verduidelijken. In de huidige gepubliceerde tekst wordt, voor wat het hebben van een Rijnvaartverklaring betreft, enkel verwezen naar de Europese Verordening. De betreffende regelgeving is echter ook van toepassing op de ganse Rijnvaart en geldt aldus, op basis van een daartoe door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart vastgestelde resolutie, ook voor Rijnschepen, waarvan de eigenaar of exploitant zijn zetel of woonplaats in Zwitserland heeft. Dergelijke binnenschepen hebben toegang tot alle EU binnenwateren, derhalve ook de Belgische binnenwateren en kunnen aldus deelnemen aan vervoer, mits zij voorzien zijn van een Rijnvaartverklaring afgegeven op basis van de Rijnvaartreglementering.

Art. 20

Les dispositions du titre 6 du Code relatives à certains privilèges sur les navires de mer et les dispositions diverses, ou loi maritime en abrégé, ont été presque entièrement abrogées lors de l'introduction du Code de la Navigation.

Seuls les articles 276 et 277 du Titre X Bateaux de navigation intérieure de la loi maritime ont été conservés. Ces dispositions concernent l'assurance couvrant la navigation intérieure, pour laquelle l'article 276 de la loi maritime énumère ce qu'une police d'assurance couvrant la navigation intérieure peut comprendre; dans ce cadre, l'article 277 a rendu applicables les dispositions du titre VI de la loi maritime et relatives à l'assurance maritime. Le texte de l'article 276 de la loi maritime était identique à celui de l'article 191 de la loi maritime et relatif à l'assurance maritime.

Le présent projet ne supprime ni ne modifie le titre 6 concerné, mais insère la disposition de l'article 277 de la loi maritime en ajoutant un article 3.3.2.5, qui permet d'abroger cette disposition ainsi que l'article 276 de la loi maritime, de sorte que l'ensemble du titre X de la loi maritime est désormais abrogé.

En ce qui concerne la navigation intérieure, la loi maritime est donc uniquement pertinente pour ce qui concerne l'assurance, étant entendu que, en pratique, les polices standard sont le plus souvent utilisées et que les dispositions pertinentes de la loi maritime ne sont donc que très peu pertinentes.

Art. 21

Par analogie aux dispositions du livre 2 applicables aux navires estuaires, l'article 3.3.4.1 précise également que les dispositions pertinentes du droit maritime s'appliquent uniquement si les navires estuaires se trouvent dans les eaux maritimes et remplace également la formulation "dans les zones maritimes" par la formulation "dans les eaux maritimes".

Art. 22

Cet article introduit le titre 6 Affrètement et transport du Livre 3 du Code de la Navigation.

Art. 20

De bepalingen van titel 6 van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen, kortweg de Zeewet, werden bijna volledig opgeheven bij de invoering van het Scheepvaartwetboek.

Van Titel X Binnenschepen waren enkel nog de artikelen 276 en 277 Zeewet behouden gebleven. Deze bepalingen hebben betrekking op de binnenvaartverzekering, waarop bij art. 276 Zeewet een opsomming geeft van wat een binnenvaartverzekering kan omvatten en waarbij op grond van art. 277 de bepalingen van Titel VI van de Zeewet inzake zeeverzekering van toepassing werden verklaard. De tekst van art. 276 Zeewet was daarbij identiek aan deze van art. 191 Zeewet m.b.t. de zeeverzekering.

Huidig ontwerp strekt niet tot afschaffing noch wijziging van de betreffende titel 6, maar integreert wel door toevoeging van een art. 3.3.2.5 de bepaling van art. 277 Zeewet, wat toelaat deze bepaling alsook art. 276 Zeewet op te heffen, waardoor thans de ganse titel X Zeewet is opgeheven.

Wat binnenvaart betreft, vertoont de Zeewet derhalve enkel nog relevantie voor wat verzekering betreft, met dien verstande dat in de praktijk veelal gebruik wordt gemaakt van standaardpolissen en de betreffende bepalingen van de Zeewet dan ook slechts een zeer beperkt belang vertonen.

Art. 21

Naar analogie met de op estuaire schepen toepasselijke bepalingen van boek 2, wordt ook in art. 3.3.4.1 duidelijk gesteld dat de betreffende zeerechtelijke bepalingen enkel spelen wanneer estuaire schepen zich in de zeewateren bevinden en worden tevens de bewoordingen "in de maritieme zones" vervangen door de bewoordingen "in de zeewateren".

Art. 22

Met dit artikel wordt titel 6 Bevrachting en vervoer van Boek 3 van het Scheepvaartwetboek ingevoerd.

1. **Introduction générale relative aux dispositions du titre 6 Affrètement et transport**

1.1. ***Objectif de la réglementation sous le titre 6 Affrètement et transport***

Le titre 6 du livre 3 contient des règles spécifiques relatives à l'affrètement et au transport par navigation fluviale.

Lors de l'introduction de la loi, ce titre était provisoirement limité à un chapitre général traitant des règles générales d'affrètement et de tarification qui avaient déjà été antérieurement introduites dans la législation.

Afin de compléter les prescriptions spécifiques applicables à divers contrats usuels dans la navigation intérieure, notamment le titre 6, il a été décidé, dans le cadre de la discussion sur le projet de loi introduisant le Code belge de la Navigation, de les introduire après consultation des acteurs de la navigation intérieure (Rapport au nom de la Commission de l'infrastructure, des transports et des entreprises publiques, du 1er avril 2019, *Doc. Parl.*, Chambre, 3536/004, p. 8).

À cette fin, un groupe de travail composé de spécialistes et de représentants des acteurs impliqués dans la navigation intérieure a été mis en place.

Les articles de ce titre expliqués ci-dessous sont le résultat des discussions au sein de ce groupe de travail et des propositions de texte ainsi formulées par consensus.

Ces textes visent à moderniser et à simplifier la réglementation existante en l'intégrant dans un cadre légal unique, en comblant les différentes lacunes, tout en tenant compte des particularités de la navigation intérieure au sein de la chaîne logistique et des conventions usuelles en la matière.

Dans ce cadre, la concrétisation d'un équilibre juridique et économique le plus harmonieux possible entre les droits et les devoirs et responsabilités des parties aux présents contrats a été l'élément pivot, conformément à la réalité économique, technologique et sociale, comme souligné dans l'exposé des motifs du projet de loi introduisant le Code belge de la navigation (*Doc. parl.*, 3536/001).

Cette réalité se reflète notamment dans les éléments suivants:

— l'importance accrue accordée à la qualité et au rôle de l'exploitant d'un bateau de navigation intérieure dans

1. **Algemene inleiding m.b.t. de bepalingen van titel 6 Bevrachting en vervoer**

1.1. ***Opzet van de regeling onder titel 6 Bevrachting en vervoer***

Titel 6 van boek 3 bevat specifieke voorschriften m.b.t. bevrachting en vervoer in de binnenvaart.

Bij de invoering van de wet was deze titel voorlopig beperkt tot één algemeen hoofdstuk dat betrekking heeft op reeds eerder in wetgeving opgenomen algemene voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming.

Voor de verdere invulling met specifieke voorschriften voor verschillende in de binnenvaart gangbare overeenkomsten, inzonderheid titel 6, werd in het kader van de bespreking van het wetsvoorstel tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek ervoor geopteerd deze in te voeren na consultatie van de stakeholders in de binnenscheepvaart (Verslag namens de Commissie van de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven, van 1 april 2019, *Doc. Parl.*, Kamer, 3536/004, p. 8).

Met het oog daarop werd een werkgroep opgericht, bestaande uit specialisten en vertegenwoordigers van de bij de binnenvaart betrokken actoren.

De hierna toegelichte artikelen van deze titel zijn de resultante van de besprekingen binnen deze werkgroep en de tekstvoorstellen die daarbij met consensus tot stand zijn gekomen.

Deze teksten beogen de bestaande regelgeving te moderniseren en te vereenvoudigen door integratie van de regelgeving binnen één wettelijk kader, met opvulling van verschillende lacunes, en daarbij rekening te houden met de eigenheid van de binnenvaart binnen de logistieke keten en de daarbij gangbare overeenkomsten.

Hierbij heeft de verwezenlijking van een zo harmonieus mogelijk juridisch en economisch evenwicht tussen de rechten en plichten en aansprakelijkheden van de bij deze overeenkomsten betrokken partijen als kerndoelstelling vooropgestaan, met aansluiting bij de economische, technologische en maatschappelijke realiteit, zoals vooropgesteld in de Memorie van Toelichting bij het wetsvoorstel tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek (*Gedr.St.*, 3536/001).

Deze realiteit komt onder meer tot uiting in:

— het groter belang dat wordt gegeven aan de hoedanigheid en rol van de exploitant van een binnenschip

la chaîne logistique, alors que, auparavant, l'armateur occupait une position centrale, ainsi qu'à la qualité et au rôle du commissionnaire de transport dans cette chaîne logistique de transport;

— la poursuite de l'intégration de la réglementation internationale sur le transport de marchandises dans le droit national et le rôle du transport fluvial dans le contexte des contrats pour un transport multimodal et fleximodal;

— le développement du "smart shipping" avec une automatisation toujours plus poussée, qui induit également de nouveaux défis en termes de droits et d'obligations dans le cadre des contrats prévoyant le recours à l'automatisation.

Si les dispositions ont pour objet de refléter un équilibre entre les droits et les obligations des parties concernées aux contrats réglementés, ces derniers, visés aux chapitres 2 à 4, sont toutefois soumis au principe de la liberté contractuelle et de l'autonomie de la volonté et, en d'autres termes, les dispositions introduites sont en principe de droit supplétif, de sorte que les parties peuvent y déroger.

Ce caractère supplétif des dispositions concernées est expressément prévu pour chacun des contrats concernés, notamment les contrats réglementés au chapitre 2: à l'article 3.6.2.1 (relatif à l'affrètement coque nue), 3.6.2.18 (location-vente), 3.6.2.20 (affrètement à temps), 3.6.2.41 (affrètement au voyage) et 3.6.2.42 (Contrat de séjour et contrat de séjour et/ou navigation).

En ce qui concerne le contrat de transport de marchandises réglementé au chapitre 3, section 1, cela résulte des articles 3.6.3.2 § 5 et 3.6.3.25, et en ce qui concerne les contrats réglementés au chapitre 4, de l'article 3.6.4.1.

Dans ce cadre, les dispositions visées aux chapitres 2 à 4 ne régissent pas de manière exhaustive toutes les questions relatives à ces contrats. Dès lors, ces dispositions permettent également l'application supplémentaire des conditions générales de transport, des conditions de poussage ou de remorquage, etc.

Toutefois, ces principes généraux n'interdisent pas la promulgation de règles d'ordre public ou de droit contraignant. Tel est notamment le cas des règles visant à protéger la partie économiquement la plus faible.

Pour la raison précitée, la liberté contractuelle et la liberté de choix énoncées comme principe dans les

in de logistieke keten, daar waar voorheen de scheepseigenaar centraal stond, alsook aan de hoedanigheid en rol van de vervoercommissionair binnen die logistieke vervoersketen;

— de verdere integratie van internationale regelgeving m.b.t. goederenvervoer in het interne recht en de rol van binnenvaartvervoer in het kader van overeenkomsten voor multimodaal en fleximodaal vervoer;

— de ontwikkeling van "smart shipping" met een steeds verdere gaande automatisering, die ook nieuwe uitdagingen met zich brengt op wat betreft de rechten en plichten in het kader van overeenkomsten waarbij van automatisering gebruik wordt gemaakt.

Waar de in de opgenomen bepalingen beogen een weergave te zijn van een evenwicht tussen de rechten en plichten van de bij de geregelde overeenkomsten betrokken partijen, geldt niettemin m.b.t. de in de hoofdstukken 2 t.e.m. 4 geregelde overeenkomsten als uitgangspunt en contractvrijheid en wilsautonomie en zijn m.a.w. de opgenomen bepalingen in beginsel van aanvullend recht, zodat partijen hiervan kunnen afwijken.

Dit aanvullend karakter van de betreffende bepalingen is uitdrukkelijk voor elk van de betreffende overeenkomsten vastgelegd, met name voor wat betreft de in hoofdstuk 2 geregelde overeenkomsten in: art. 3.6.2.1 (m.b.t. rompbevrachting); 3.6.2.18 (huurkoop); 3.6.2.20 (tijdbevrachting); art. 3.6.2.41 (reisbevrachting); art. 3.6.2.42 (ligovereenkomst en overeenkomst om te liggen en/of te varen).

Voor wat betreft de in hoofdstuk 3 onder afdeling 1 geregelde overeenkomst voor goederenvervoer volgt dit uit art. 3.6.3.2 § 5 en 3.6.3.25 en voor wat de in hoofdstuk 4 geregelde overeenkomsten betreft uit art. 3.6.4.1.

Daarbij bevatten de in de hoofdstukken 2 t.e.m. 4 opgenomen bepalingen geen uitputtende regeling van alle op deze overeenkomsten betrekking hebbende aangelegenheden. Aldus laten deze bepalingen ook ruimte voor aanvullende toepassing van algemene vervoervoorwaarden, duw- of sleepcondities, enz.

Deze algemene principes verhinderen echter niet dat regels van openbare orde of van dwingend recht uitgevaardigd worden. Dit is i.h.b. het geval voor de regels die tot doel hebben de economisch zwakkere partij te beschermen.

Om voornoemde reden gelden op de in de in de hoofdstukken 2 t.e.m. 4 als uitgangspunt weerhouden

chapitres 2 à 4 souffrent trois exceptions dans le chapitre 1er, notamment en ce qui concerne les clauses qui:

— sont qualifiées d'illégales ou, à la lumière de l'objectif susmentionné, peuvent être considérées comme telles;

— sont expressément considérées comme nulles et non avenues;

— peuvent être annulées si elles résultent d'un abus d'une position de dépendance économique.

Les première et troisième exceptions ne sont pas nouvelles en soi, mais se sont déjà généralisées dans les contrats B2B grâce à leur inclusion dans le Code de droit économique. Le groupe de travail a estimé qu'il était souhaitable d'intégrer ces dispositions dans le titre 6 du livre 3.

La deuxième exception concerne plusieurs dispositions qui étaient déjà incluses dans la législation nationale ou internationale existante ou qui ont été considérées par le groupe de travail comme revêtant une importance telle qu'elles devraient être contraignantes.

Le titre 6 contient, conformément aux objectifs fixés:

— des dispositions générales, auxquelles il ne peut être dérogé (chapitre 1er);

— des dispositions spécifiques relatives à plusieurs types de contrats d'affrètement (chapitre 2);

— des dispositions spécifiques relatives au contrat de transport (chapitre 3);

— des dispositions spécifiques relatives aux contrats afférents a l'emport de bateaux de navigation intérieure (chapitre 4);

Bien que certaines dispositions générales aient déjà été introduites dans le Code belge de la navigation (ci-après: CNB, sauf si écrit en entier), il a été décidé de les intégrer dans un nouveau premier chapitre. Les articles 6.3.1.1 § 2, 6.3.1.5, 6.3.1.6 et 6.3.1.10 concernent spécifiquement le transport de marchandises, tandis que les autres articles du chapitre 1er ont une portée générale et s'appliquent donc à tous les contrats réglementés dans les trois chapitres suivants.

contractsvrijheid en wilsautonomie drie uitzonderingen die opgenomen zijn in hoofdstuk 1, met name voor wat betreft bedingen die:

— als onrechtmatig worden aangemerkt of, in het licht van de hoger aangegeven doelstelling, als dusdanig kunnen worden aangemerkt;

— uitdrukkelijk als nietig worden beschouwd;

— ter zijde kunnen worden gesteld indien zij het gevolg zijn van misbruik van een positie van economische afhankelijkheid.

De eerste en de derde uitzondering zijn op zich niet nieuw, maar hebben reeds algemeen in B2B contracten ingang gevonden door de opname ervan in het Wetboek Economisch Recht. Binnen de werkgroep werd het wenselijk geacht deze bepalingen te integreren in titel 6 van boek 3.

De tweede uitzondering betreft een aantal bepalingen die ofwel reeds waren opgenomen in bestaande nationale of internationale wetgeving ofwel binnen de werkgroep van een dusdanig belang werden geacht dat zij van dwingend recht dienen te zijn.

Titel 6 bevat in lijn met de vooropgestelde doelstellingen:

— algemene bepalingen, waarvan niet kan worden afgeweken (hoofdstuk 1);

— specifieke bepalingen m.b.t. een aantal soorten bevrachtingsovereenkomsten (hoofdstuk 2);

— specifieke bepalingen m.b.t. de vervoerovereenkomst (hoofdstuk 3);

— specifieke bepalingen m.b.t. overeenkomsten betreffende het meenemen van binnenschepen (hoofdstuk 4);

Hoewel enkele van de algemene bepalingen reeds eerder in het Belgisch Scheepvaartwetboek (hierna: BSW, tenzij voluit geschreven) waren opgenomen, werd ervoor geopteerd deze te integreren in een nieuw eerste hoofdstuk. De artikelen 6.3.1.1 § 2, 6.3.1.5, 6.3.1.6 en 6.3.1.10 hebben specifiek betrekking op het goederenvervoer, de overige artikelen van hoofdstuk 1 hebben een algemene strekking en zijn aldus van toepassing op alle in de volgende drie hoofdstukken geregelde overeenkomsten.

Conformément à l'art. 3.1.1.1 CNB et à la disposition miroir visée à l'art. 2.1.1.1, les dispositions du titre § Affrètement et transport du livre 3 Navigation intérieure concernent uniquement les opérations exécutées avec des bateaux de navigation intérieure. Ceci respecte la distinction entre la navigation maritime et la navigation intérieure, telle qu'envisagée lors de la discussion du projet de loi introduisant le Code de la Navigation.

En effet, l'art. 3.1.1.1 du Code de la Navigation dispose explicitement de ce qui suit: "Les dispositions de la présente partie sont applicables aux bateaux de navigation intérieure et au transport par bateau de navigation intérieure", alors que l'art. 2.1.1.1 du Livre 2 Navigation maritime stipule que "Les dispositions du présent livre sont applicables sur les navires de mer et le transport par les navires de mer."

Si certaines conventions internationales applicables à la navigation intérieure, et notamment la convention CMNI, peuvent en principe s'appliquer également aux navires de mer naviguant sur les voies de navigation intérieure, la limitation du champ d'application individuel du titre 6 du livre 3 aux contrats relatifs à l'utilisation des bateaux de navigation intérieure n'affecte pas le champ d'application plus large de ces conventions.

Cela découle du fait que, lorsqu'un contrat est régi par des dispositions conventionnelles directement applicables, ce qui est notamment le cas pour le contrat de transport international de marchandises, le titre VI n'affecte pas l'application de ces dispositions directement applicables.

Le titre 6 contient donc uniquement des dispositions qui, soit se rapportent à des contrats qui ne sont pas du tout régis par le droit conventionnel, soit concernent des règles pour lesquelles le droit conventionnel renvoie au droit national ou qui sont totalement hors du régime conventionnel et qui sont régies par le droit national.

1.2. ***Portée des termes "affrètement" et "transport" dans le titre 6***

En ce qui concerne le titre "Affrètement et transport", il convient de rappeler que l'affrètement et le transport sont deux termes couramment utilisés en navigation intérieure, mais qu'ils ne couvrent pas la même notion. En effet, un bateau de navigation intérieure peut également être affrété pour des usages autres que l'exécution de transports, notamment pour le stockage de marchandises ou le l'emport d'autres bateaux de navigation intérieure, comme poussage ou le remorquage.

L'article 3.1.1.4, 1°, déjà publié, définit donc le contrat d'affrètement comme: "un contrat, dans lequel l'une des

In lijn met art. 3.1.1.1 BSW en de spiegelbeeldbepaling van art. 2.1.1.1 hebben de bepalingen van titel § Bevrachting en vervoer van boek 3 Binnenvaart enkel betrekking op verrichtingen die geschieden met binnenschepen. Hiermee wordt de opdeling tussen zee- en binnenvaart, zoals deze in het kader van de bespreking van het wetsvoorstel tot invoering van het Scheepvaartwetboek werd vooropgesteld, gerespecteerd.

Art. 3.1.1.1 Scheepvaartwetboek stelt immers uitdrukkelijk: "De bepalingen van dit boek zijn van toepassing op binnenschepen en het vervoer via binnenschepen", terwijl art. 2.1.1.1 m.b.t. Boek 2 Zeevaart bepaalt dat "de bepalingen van dit boek (…) van toepassing (zijn) op zeeschepen en het vervoer via zeeschepen."

Waar sommige op de binnenvaart toepasselijke internationale verdragen, en inzonderheid het CMNI-verdrag, in beginsel ook van toepassing kunnen zijn op zeeschepen die op binnenwateren actief zijn, tast de beperking van het personeel toepassingsgebied van titel 6 van boek 3 tot overeenkomsten die betrekking hebben op het gebruik van binnenschepen het ruimer toepassingsgebied van deze verdragen daarbij niet aan.

Dit volgt uit het feit dat, daar waar een overeenkomst geregeld wordt door rechtstreeks werkende verdragsbepalingen, wat met name het geval is voor de overeenkomst van internationaal goederenvervoer, titel VI de toepassing van deze rechtstreeks werkende bepalingen onverlet laat.

Titel 6 bevat aldus enkel bepalingen die ofwel betrekking hebben op overeenkomsten die in het geheel niet verdragsrechtelijk geregeld ofwel voorschriften betreffen waarvoor verdragsrechtelijk naar het nationaal recht wordt verwezen of die geheel buiten de verdragsrechtelijke regeling staan en door nationaal recht beheerst worden.

1.2. ***Draagwijdte van de begrippen "bevrachting" en "vervoer" in titel 6***

M.b.t. de titel "Bevrachting en vervoer" dient eraan herinnerd dat bevrachting en vervoer twee in de binnenvaart courante gebruikte termen zijn, die echter niet dezelfde lading dekken. Een binnenschip kan immers ook voor andere gebruiken dan het verrichten van transporten bevracht worden, waaronder voor de opslag van goederen of het meenemen van andere binnenschepen, zoals het duwen of slepen.

Het reeds gepubliceerd art. 3.1.1.4, 1° definieert daarom de bevrachtingovereenkomst als: "een overeenkomst,

parties, le fréteur, met à disposition à titre onéreux, avec un transfert du pouvoir économique ou non, le bateau de navigation intérieure ou une partie de celui-ci, à l'autre partie, l'affréteur;"

L'élément essentiel d'un contrat d'affrètement réside donc dans la mise à disposition du bateau de navigation intérieure à l'affréteur. Il peut s'agir d'un transport, auquel cas la mise à disposition est généralement réalisée sous la forme d'un affrètement au voyage, d'un affrètement à temps ou d'un affrètement pour séjourner et naviguer ou sous la forme d'un contrat au tonnage.

Mais un bateau de navigation intérieure peut également être affrété pour exécuter une autre opération de navigation intérieure, telle que l'entreposage de marchandises et contrat de séjour ou une combinaison d'entreposage et de transport (contrat de séjour et/ou de navigation) ou, encore, pour l'emport des marchandises par poussage, remorquage ou autres moyens.

Il convient de souligner que les termes "mise à disposition" dans la définition concernée ne revêt aucune connotation de droit social. En effet, il n'est nullement question d'un transfert du contrôle économique d'un bateau de navigation intérieure au cocontractant ni d'une mise à disposition d'un équipage.

Dans le cas du transport et/ou du stockage, seul existe un droit d'utilisation d'espace de chargement du bateau de navigation intérieure – les cales ou les citernes du bateau de navigation intérieure – et, dans le cas de l'emport, un droit d'utiliser le bateau de navigation intérieure pour ces opérations. Mais les opérations de transport, d'entreposage ou de l'emport ou de remorquage ne sont pas exécutées par l'expéditeur, l'affréteur ou le donneur d'ordre, mais par le transporteur, le fréteur ou du prestataire.

Toutefois, le fait qu'un contrat d'affrètement possède un champ d'application plus large que le seul transport de marchandises ou de personnes n'affecte pas le fait que, si un contrat d'affrètement porte sur un transport partiel ou complet, il doit être considéré comme un contrat de transport.

Ce principe est, selon l'opinion juridique générale, visé dans la convention CMNI ainsi que dans la directive (CEE) 96/75 du Conseil du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté.

En effet, l'art. 2 de cette directive dispose notamment que, dans le domaine des transports nationaux et

waarbij tegen vergoeding de ene partij, de vervrachter genaamd, al dan niet met overdracht van het economisch zeggenschap, het binnenschip of een bestanddeel daarvan aan een andere partij, de bevrachter genaamd, ter beschikking stelt;"

Essentieel bij een bevrachtingovereenkomst is aldus de terbeschikkingstelling van het binnenschip aan de bevrachter. Dit kan zijn met het oog op het verrichten van vervoer, in welk geval de terbeschikkingstelling in regel geschiedt onder de vorm van een reis- of tijdbevrachting of bevrachting om te liggen en te varen of in het kader van een tonnageovereenkomst.

Maar evenzeer kan een binnenschip bevracht worden met het oog op de uitvoering van een andere verrichting van binnenvaart, zoals opslag van goederen (ligovereenkomst) of een combinatie van opslag en vervoer (overeenkomst om te liggen en/of te varen) of nog, met het oog op het meenemen van goederen d.m.v. duwen of anderszins meenemen alsook slepen.

Er dient bij dit alles opgemerkt dat het begrip "terbeschikkingstelling" in de betreffende definitie geen sociaalrechtelijke connotatie heeft. Er is immers geen sprake van een overdracht van het economisch zeggenschap over een binnenschip aan de medecontractant noch van een terbeschikkingstelling van de bemanning.

Er is enkel, in geval van vervoer en/of opslag, sprake van een recht op gebruik van de laadzone van het binnenschip – de ruimen of scheepstanks – en in geval van het meenemen of slepen van een recht op gebruik van het binnenschip voor dergelijke verrichtingen. Maar de verrichtingen van vervoer, opslag of meenemen of slepen worden niet door de afzender, bevrachter of opdrachtgever uitgevoerd, maar wel door de vervoerder, vervrachter of opdrachtnemer.

Het gegeven dat een bevrachtingovereenkomst een ruimer toepassingsgebied heeft dan enkel het vervoer van goederen of personen, laat echter onverlet dat wanneer een bevrachting-overeenkomst geheel of gedeeltelijk vervoer tot voorwerp heeft, deze overeenkomst dient aangemerkt als een vervoerovereenkomst.

Dit uitgangspunt ligt naar algemene rechtsopvatting vervat in het CMNI-verdrag alsook in Richtlijn (EEG) 96/75 van de Raad van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap.

Art. 2 van deze richtlijn bepaalt immers onder meer dat overeenkomsten op het gebied van het internationaal

internationaux […], les contrats sont librement conclus; dans ce cadre, l'art. 6 énumère trois types de contrats relevant de l'exigence visée à l'art. 2, à savoir

— des contrats à temps, y compris des contrats de location, où le transporteur met un ou plusieurs bateaux et leur équipage à la disposition exclusive d'un donneur d'ordre pour une durée déterminée afin de transporter les marchandises que lui confie ce dernier contre le paiement d'une somme d'argent déterminée à la journée;

— des contrats au tonnage où le transporteur s'engage à transporter, pendant une période fixée dans le contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne. Le contrat est librement conclu entre les parties; il doit concerner des volumes de marchandises importants,

— des contrats aux voyages simples ou multiples.

La qualification des contrats d'affrètement impliquant un transport en tant que contrats de transport a également été approuvée par la Cour de Justice dans le contexte de la détermination de la portée de la règle de désignation de l'article 4.4. de la Convention de Rome, selon laquelle "doivent être considérés comme un contrat de transport de marchandises, l'affrètement pour un seul voyage et tout autre contrat portant principalement sur le transport de marchandises" (C.d.J., 6 octobre 2009, C-133/08, ECLI-EU:C:2009:617):

"33. Il ressort de la lettre de cette dernière disposition que la convention assimile aux contrats de transport non seulement les contrats d'affrètement pour un seul voyage, mais également d'autres contrats, pour autant que ces contrats ont principalement pour objet de réaliser un transport de marchandises.

34. Dès lors, l'une des finalités de ladite disposition est d'étendre le champ d'application de la règle de droit international privé, édictée à l'article 4, paragraphe 4, deuxième phrase, de la convention, à des contrats qui, même s'ils sont qualifiés en droit national de contrats d'affrètement, ont pour objet principal le transport de marchandises. Afin d'établir cet objet, il y a lieu de prendre en considération le but de la relation contractuelle et, par conséquent, l'ensemble des obligations de la partie qui fournit la prestation caractéristique.

35. Or, dans un contrat d'affrètement, le fréteur, qui fournit une telle prestation, s'oblige normalement à mettre à la disposition de l'affréteur un moyen de transport. Cependant, il n'est pas exclu que les obligations du fréteur portent non seulement sur la simple mise à

en nationaal vervoer vrij worden gesloten, waarbij art. 6 vervolgens drie soorten overeenkomsten opsomt die alleszins onder het voorschrift van art. 2 vallen, te weten

— tijdbevrachtingsovereenkomsten, hieronder begrepen huurovereenkomsten, waarbij de vervoerder één of meer schepen met bemanning voor een bepaalde tijd uitsluitend ter beschikking van een bepaalde opdrachtgever stelt voor het vervoer van de goederen die laatstgenoemde hem toevertrouwt, tegen betaling van een bepaald bedrag per dag;

— tonnageovereenkomsten, waarbij de vervoerder zich ertoe verbindt, gedurende een in de overeenkomst vastgelegde periode een bepaalde hoeveelheid lading te vervoeren tegen betaling van een vrachtprijs per ton. De overeenkomst wordt vrij door de partijen gesloten en moet betrekking hebben op grote hoeveelheden goederen;

— overeenkomsten voor één of meerdere reizen.

De kwalificatie van bevrachtingsovereenkomsten die betrekking hebben op vervoer als vervoerovereenkomsten, werd ook onderschreven door het Hof van Justitie in het kader van de bepaling van de draagwijdte van de aanwijsregel van art. 4.4. EVO, naar luidt waarvan "als overeenkomst tot vervoer van goederen beschouwd (wordt) de bevrachting voor een enkele reis en iedere andere overeenkomst die hoofdzakelijk het vervoer van goederen betref*t*" (H.v.J., 6 oktober 2009, C-133/08, ECLI-EU:C:2009:617):

"33. Uit de letterlijke bewoordingen van deze laatste bepaling blijkt dat het verdrag niet alleen de bevrachting voor een enkele reis, maar ook andere overeenkomsten, voor zover zij hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreffen, gelijkstelt met overeenkomst tot vervoer van goederen.

34. Een van de doelstellingen van die bepaling is dus om de werkingssfeer van de regel van internationaal privaatrecht die is opgenomen in artikel 4, lid 4, tweede volzin, van het verdrag, uit te breiden tot overeenkomsten die, hoewel zij naar nationaal recht als bevrachtingsovereenkomst zijn gekwalificeerd, hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreffen. Om vast te stellen of dit laatste het geval is, moet worden gekeken naar het doel van de contractuele verhouding, en bijgevolg naar alle verplichtingen van de partij die de kenmerkende prestatie verricht.

35. Bij een bevrachtingsovereenkomst verplicht de vervrachter, die een dergelijke prestatie verricht, zich er gewoonlijk toe om de bevrachter een vervoermiddel ter beschikking te stellen. Het is echter niet uitgesloten dat de verplichtingen van de vervrachter niet alleen

disposition du moyen de transport, mais également sur le transport proprement dit des marchandises. Dans ce cas, le contrat en question entre dans le champ d'application de l'article 4, paragraphe 4, de la convention dès lors que son objet principal consiste dans le transport des marchandises.

36. Il y a lieu toutefois de relever que la présomption établie à l'article 4, paragraphe 4, deuxième phrase, de la convention ne s'applique que lorsque le fréteur – à supposer qu'il soit considéré comme le transporteur – a son établissement principal, au moment du contrat, dans le pays dans lequel est situé le lieu de chargement ou de déchargement ou l'établissement principal de l'expéditeur.

37. Sur la base de ces considérations, il y a lieu de répondre à la première question et à la première partie de la deuxième question que l'article 4, paragraphe 4, deuxième phrase, ne s'applique à un contrat d'affrètement, autre que le contrat pour un seul voyage, que lorsque l'objet principal du contrat est non pas la simple mise à disposition d'un moyen de transport, mais le transport proprement dit des marchandises.**"**

Bien que le Règlement Rome I ne contienne aucune disposition similaire, il est admis que ce règlement n'a pas souhaité apporter de modifications substantielles à cette conception juridique en la matière.

Conformément à la directive 96/75/CE, à la convention CMNI qui est appliquée de manière quasi inchangée au chapitre 3 de la présente section à tout transport par navigation intérieure non soumis aux dispositions directement applicables de cette convention, et à la jurisprudence de la Cour de Justice, le code français des transports, les contrats de tonnage, les contrats d'affrètement à temps et les contrats pour un ou plusieurs voyages sont expressément qualifiés de contrats de transport (Code des Transports, Partie législative, Quatrième Partie, Navigation intérieure et transport fluvial, Titre V Contrats relatifs aux transports de marchandises, Chapitre 1er Contrat de transport, art. L4451-1).

Le même avis juridique est exprimé dans le livre 8 du Code civil néerlandais (art. 8:892 CC):

"L'affrètement à temps ou au voyage, au sens de la présente section, désigne le contrat de transport de marchandises en vertu duquel le transporteur s'engage à transporter des marchandises à bord d'un navire qu'il met à la disposition de l'expéditeur à cette fin, autrement que par le biais d'un affrètement coque nue, en tout ou en partie et à temps ou non (affrètement à temps ou au voyage)."

betrekking hebben op het enkel ter beschikking stellen van het vervoermiddel, maar tevens op het eigenlijke vervoer van de goederen. In dat geval valt de betrokken overeenkomst binnen de werkingssfeer van artikel 4, lid 4, van het verdrag wanneer zij hoofdzakelijk het vervoer van goederen betreft.

36. Het vermoeden van artikel 4, lid 4, tweede volzin, van het verdrag geldt echter alleen wanneer de vervrachter – gesteld dat hij als vervoerder wordt aangemerkt – ten tijde van de overeenkomst zijn hoofdvestiging heeft in het land waar de plaats van inlading of lossing dan wel de hoofdvestiging van de verzender is gelegen.

37. Op basis van deze overwegingen dient op de eerste vraag en op het eerste deel van de tweede vraag te worden geantwoord dat artikel 4, lid 4, tweede volzin, slechts van toepassing is op een bevrachtingsovereenkomst, niet zijnde een overeenkomst tot bevrachting voor een enkele reis, wanneer de overeenkomst hoofdzakelijk niet de enkele terbeschikkingstelling van een vervoermiddel, maar het eigenlijke vervoer van de goederen betreft.**"**

Hoewel in de Rome I Verordening geen gelijkaardige bepaling is opgenomen, wordt aangenomen dat deze ter zake geen inhoudelijke wijzigingen heeft willen aanbrengen aan deze rechtsopvatting.

In lijn met Richtlijn 96/75/EG, het CMNI-Verdrag dat quasi ongewijzigd in hoofdstuk 3 van deze afdeling wordt toegepast op elk niet aan de bepalingen van dat verdrag onderworpen vervoer per binnenschip en de rechtspraak van het Hof van Justitie, worden in de Franse Code des Transports, tonnageovereenkomsten, tijdbevrachtingsovereenkomsten en overeenkomsten voor één of meer reizen uitdrukkelijk als vervoerovereenkomsten aangemerkt (Code des Transports, Partie législatif, Quatrième Partie, Navigation intérieure et transport fluvial, Titre V Contrats relatifs aux transports de marchandises, Chapitre 1er Contrat de transport, art. L4451-1).

Dezelfde rechtsopvatting komt tot uiting in Boek 8 van het Nederlands Burgerlijk Wetboek (art. 8:892 BW):

"Tijd- of reisbevrachting in de zin van deze afdeling is de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder zich verbindt tot vervoer aan boord van een schip, dat hij daartoe, anders dan bij wijze van rompbevrachting, geheel of gedeeltelijk en al dan niet op tijdbasis (tijdbevrachting of reisbevrachting) ter beschikking stelt van de afzender."

De plus, le Code civil néerlandais dispose que, si le contrat est appelé un affrètement à temps ou au voyage, aux fins de la réglementation des transports, “affréteur” signifie “l’expéditeur” et le “fréteur” signifie le “transporteur”. Le droit allemand ne mentionne pas du tout les affrètements à temps et au voyage, mais la doctrine juridique allemande est unanime pour considérer que ces contrats sont des types de contrats de transport (VON WALDSTEIN et HOLLAND, 461, n° 24).

En résumé, un bateau de navigation intérieure peut être “affrété” en vue d’un transport, auquel cas ce contrat, quelle que soit sa dénomination, est un contrat de transport, mais il peut, en outre, être “affrété” pour d’autres opérations de transport fluvial, telles que le stockage et l’emport de bateaux de navigation intérieure.

En outre, le terme “affrètement” est également utilisé dans la pratique pour décrire le mode d’exploitation du navire. Tel est notamment le cas du contrat d’affrètement coque nue, tel que défini à l’article 3.1.1.4 CNB, qui, à l’instar du contrat de location-vente, est un contrat impliquant une location et une mise à disposition effectives d’un bateau de navigation intérieure avec transfert du contrôle économique au locataire (affréteur coque nue ou locataire-acheteur).

Dans ce cadre, ces contrats diffèrent fondamentalement des autres contrats d’affrètement réglementés en vertu desquels le fréteur exécute, pour son propre compte et à ses propres risques, les services pour lesquels le navire est mis à disposition et exerce donc un contrôle économique.

1.3. ***Explications générales relatives aux contrats réglementés visés au titre 6, chapitres 2 à 4***

Le chapitre 2, section 1, contient plusieurs règles sur l’affrètement coque nue et la location-vente. Toutefois, bien que de tels contrats soient connus dans la navigation intérieure depuis des décennies, il n’existe actuellement aucune réglementation spécifique les concernant. Par conséquent, la section 1 du chapitre 2 vise à combler cette lacune et, simultanément, à exclure les litiges relatifs à la validité ou non de ces contrats, notamment en ce qui concerne la location-vente.

En effet, le contrat de location-vente d’un bateau de navigation intérieure n’est pas un contrat de leasing ou de location financière, les dispositions légales relatives au leasing ou à la location financière – notamment l’arrêté royal n° 55 du 10 novembre 1967 ainsi que l’article 95,

Aansluitend hierop bepaalt het Ned. B.W. dat, indien de overeenkomst de benaming tijd- of reisbevrachting draagt, voor de toepassing van de vervoersregeling daarbij onder “bevrachter” wordt verstaan de “afzender” en onder “vervrachter” de “vervoerder”. In de Duitse wetgeving worden tijd- en reisbevrachtingen geheel niet genoemd, maar in de Duitse rechtsleer wordt eensgezind aangenomen dat dergelijke overeenkomsten typen van vervoerovereenkomsten zijn (VON WALDSTEIN en HOLLAND, 461, nr. 24).

Samengevat kan worden gesteld dat een binnenschip kan worden “bevracht” met het oog op vervoer, in welk geval deze overeenkomst, ongeacht de benaming ervan, een vervoerovereenkomst is, maar dat het daarnaast ook kan worden “bevracht” voor andere verrichtingen van binnenvaart, zoals opslag en het meenemen van binnenschepen.

Daarnaast wordt de term bevrachting in de praktijk echter ook gehanteerd ter aanduiding van de wijze waarop het binnenschip wordt geëxploiteerd. Dit is in het bijzonder het geval voor wat betreft de overeenkomst van rompbevrachting, zoals gedefinieerd in artikel 3.1.1.4 BSW., die net zoals de huurkoopovereenkomst een overeenkomst is waarbij er sprake is van een daadwerkelijk huur en terbeschikkingstelling van een binnenschip met overdracht van het economisch zeggenschap aan de huurder (rompbevrachter of huurkoper).

Hierin verschillen deze overeenkomsten fundamenteel van de overige geregelde bevrachtingovereenkomsten, waar het de vervrachter is die voor eigen rekening en risico de diensten waarvoor het binnenschip ter beschikking stelt, zelf uitvoert en die aldus het economisch zeggenschap uitoefent.

1.3. ***Algemene toelichting m.b.t. de in titel 6, hoofdstukken 2 t.e.m. 4 geregelde overeenkomsten***

Hoofdstuk afdeling 1, bevat een aantal regels m.b.t. rompbevrachting en huurkoop. Hoewel dergelijke overeenkomsten reeds decennia lang in de binnenvaart gekend zijn, bestaan hiervoor echter thans geen specifieke voorschriften. Afdeling 1 van hoofdstuk 2 beoogt bijgevolg deze lacune op te vullen en tegelijk hiermee betwistingen over het al dan rechtsgeldig karakter van dergelijke overeenkomsten, inzonderheid wat huurkoop betreft, uit te sluiten.

Een huurkoopovereenkomst voor een binnenschip is immers geen leasing- of financieringshuurovereenkomst, de wettelijke bepalingen inzake leasing of financieringshuur – inzonderheid het Koninklijk Besluit Nr. 55 van 10 november 1967 alsook artikel 95 § 1, III, D, 2e van

§ 1er, III, D, 2e de l'arrêté royal du 30 janvier 2001) ne lui sont donc pas applicables.

La section 2 de ce chapitre contient ensuite certaines dispositions relatives à l'affrètement au voyage et à temps, tandis que la section 3 contient plusieurs dispositions relatives au contrat de séjour et au contrat de séjour et/ou navigation.

Ces dernières dispositions sont presque totalement calquées sur celles du règlement du contrat de transport. Cela est corroboré par le fait que l'utilisation d'un bateau de navigation intérieure comme installation de stockage est souvent combinée avec une opération de transport, soit sur la base d'un contrat pour séjourner et naviguer, soit sur la base d'un contrat de transport distinct concernant une opération de transport précédant ou suivant le séjour.

De plus, elles traitent en partie d'opérations similaires, comme le chargement et le déchargement. Dans le cadre d'un contrat mixte de navigation et/ou de séjour, mais également si un contrat de séjour est précédé ou suivi d'un contrat de transport, cela permet d'éviter que des régimes différents soient appliqués en cas de sinistre survenant pendant le chargement ou le déchargement.

En droit néerlandais également, le contrat de stockage est, dans une large mesure, assimilé à un contrat de transport, notamment en ce qui concerne le régime de responsabilité.

Bien que les contrats d'affrètement réglementés et visés à la section 2 soient d'un ordre tout à fait différent de ceux visés à la section 1, il a été décidé de les réglementer dans un seul chapitre "Affrètement" afin de suivre la même classification que celle utilisée au titre 6 du livre 2 Navigation maritime.

Le contrat de transport est régi au chapitre 3, la section 1 traitant du contrat de transport de marchandises.

Pendant très longtemps, le contrat de transport fluvial de marchandises a, en Belgique, a été dépourvu de toute réglementation légale. Avant 1936, il fallait s'en remettre aux 10 premiers articles de la loi générale sur les transports du 25 août 1891 sur le contrat de transport (*MB*, 26 août 1891); dans ce cadre, il convient également de souligner que, lors de la rédaction de cette loi, seuls les transports terrestres, les charretiers et les chemins de fer étaient considérés (voir E.d.M., *Doc. parl.*, Chambre, 1934-1935).

het Koninklijk Besluit van 30 januari 2001) zijn daarop dan ook niet van toepassing.

Afdeling 2 van dit hoofdstuk bevat vervolgens enkele bepalingen m.b.t. de reis- en tijdbevrachting, terwijl afdeling 3 een aantal bepalingen bevat die betrekking hebben op de ligovereenkomst en de overeenkomst om te liggen en/of te varen.

Voor deze laatste bepalingen is bijna volledig aansluiting gezocht bij de regeling van de vervoerovereenkomst. Daartoe pleit het gegeven dat het gebruik van een binnenschip als opslagruimte vaak gecombineerd wordt met een vervoer, hetzij op basis van een overeenkomst om te liggen en te varen, hetzij op basis van een afzonderlijke vervoerovereenkomst m.b.t. een aan het liggen voorafgaand of daarop volgend vervoer.

Bovendien heeft men gedeeltelijk met gelijkaardige werkzaamheden te maken, zoals het laden en lossen. In het kader van een gemengde overeenkomst om te varen en/of te liggen maar ook indien aan een ligovereenkomst een vervoerovereenkomst voorafgaat of daarop volgt, wordt hierdoor vermeden dat bij een schadegeval dat zich bij laden of lossen voordoet verschillende regimes zouden kunnen worden toegepast.

Ook in het Nederlands recht wordt de opslagovereenkomst in grote mate gelijk gesteld met een vervoerovereenkomst, inzonderheid wat de aansprakelijkheidsregeling betreft.

Hoewel de in afdeling 2 geregelde bevrachtingsovereenkomsten van een ganse andere orde zijn dan deze die in afdeling 1 geregeld worden, werd ervoor geopteerd ze in één hoofdstuk "Bevrachting" te regelen om op die manier dezelfde indeling te volgen als deze die ter zake gevolgd wordt in titel 6 van Boek 2 Zeevaart.

De vervoerovereenkomst wordt geregeld in hoofdstuk 3, waarbij afdeling 1 ziet op de overeenkomst van goederenvervoer.

Gedurende zeer lange tijd is de overeenkomst voor goederenvervoer per binnenschip in België verstoken gebleven van enige wettelijke reglementering. Voor 1936 was men aangewezen op de eerste 10 wetsartikelen van de algemene vervoerswet van 25 augustus 1891 betreffende de vervoersovereenkomst (*B.S.*, 26 augustus 1891), waarbij overigens dient opgemerkt dat bij redactie van deze wet alleen aan het vervoer te land, de voerlieden en de spoorwegen was gedacht (zie M.v.T., *Gedr.St.*, Kamer, 1934-1935).

En raison de l'inadaptation de ces dispositions aux particularités de la navigation intérieure, le "Conseil supérieur de la navigation intérieure" a élaboré en 1927 des "Conditions générales d'affrètement", qui ne s'appliquaient toutefois que si elles étaient effectivement convenues.

L'élaboration d'un système cohérent de dispositions juridiques uniformes en droit maritime par la Convention de Bruxelles sur le connaissement du 25 août 1924, qui a établi la responsabilité du transporteur maritime, a mis d'autant plus en évidence la nécessité d'une réglementation propre au transport par navigation intérieure.

À la demande du gouvernement, le Conseil supérieur de la navigation intérieure a élaboré au début des années 30 un projet de règlement pour la navigation intérieure, qui a ensuite été ratifié par le Parlement sans beaucoup de modifications et a abouti à la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial (*MB*, 10 juin 1936).

Avec la signature, le 22 juin 2001, de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure, ou CMNI en abrégé, une tendance plus que centenaire d'harmonisation, par mode de transport, du droit international du transport de marchandises a été perpétuée et complétée, dans la mesure où il existe désormais des réglementations internationales pour chaque mode de transport.

Cette convention, qui est entrée en vigueur le 1er avril 2005, a rencontré un tel succès qu'elle est applicable dans tous les États du Rhin et de la Moselle étant parties à la Convention ainsi que dans tous les États du Danube, à l'exception de l'Autriche et de l'Ukraine. La Belgique l'a ratifiée par la loi du 29 juin 2008 (*MB*, 10 octobre 2008).

Toutefois, la CMNI ne s'applique qu'aux transports internationaux commerciaux par voie fluviale, y compris les transports effectués en partie par voie maritime et en partie par voie fluviale, sauf si, pour ces transports, un connaissement maritime a été différé ou si la distance à parcourir sur des eaux régies par la réglementation maritime est la plus longue.

Toutefois, la Convention prévoit que tout État peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer qu'il appliquera également la présente Convention aux contrats de transport dont le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison se situent sur son territoire ainsi qu'aux transports gratuits.

Omwille van het onaangepast karakter van deze bepalingen aan de eigenheden van het vervoer per binnenschip, waren in 1927 door de "Hoogere Raad voor de Binnenscheepvaart" zogenaamde "Conditions générales d'affrètement" opgesteld, die echter enkel van toepassing waren indien zij ook daadwerkelijk waren overeengekomen.

De uitwerking van een coherent systeem van uniforme, wettelijke bepalingen in het zeerecht door het Brussels Cognossementsverdrag van 25 augustus 1924, waarin de aansprakelijkheid van de zeevervoerder werd vastgelegd, bracht de noodzaak aan een eigen regelgeving voor het vervoer per binnenschip des te meer aan het licht.

Op verzoek van de regering werd daartoe beging jaren '30 van de vorige eeuw door de Hoogere Raad voor de Binnenscheepvaart een project van voorschriften voor het binnenvaartvervoer uitgewerkt dat nadien zonder veel wijzigingen werd door het Parlement werd bekrachtigd en resulteerde in de Wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting (*B.S.*, 10 juni 1936).

Met de totstandkoming op 22 juni 2001 van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst van goederenvervoer over de binnenwateren, kortweg CMNI, werd een meer dan 100 jaar oude trend van modus-gebonden harmonisering van het internationaal goederenvervoerrecht bestendigd en voltooid, dusdanig dat voor elke vervoermodus thans een internationale regelgeving bestaat.

Dit verdrag, dat op 1 april 2005 in werking is getreden, kende zoveel bijval dat het van toepassing is in alle Rijn- en Moezelverdragsstaten alsmede alle Donaustaten, met uitzondering van Oostenrijk en Oekraïne. Het werd door België geratificeerd bij Wet van 29 juni 2008 (*B.S.*, 10 oktober 2008).

Het CMNI is echter enkel van toepassing op het commercieel internationaal vervoer over binnenwateren, met inbegrip van vervoer dat deels over zee en over binnenwateren loopt, tenzij voor dergelijk vervoer een zeecognossement is uitgesteld dan wel de af te leggen afstand over wateren die onder maritieme reglementeringen vallen de langste is.

Het verdrag voorziet wel dat elke Staat op het tijdstip van ondertekening ervan, bij bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding, of op elk later tijdstip, kan verklaren dat hij dit Verdrag eveneens toepast op vervoerovereenkomsten waarbij de laadhaven of plaats van inontvangstneming en de loshaven of plaats van aflevering binnen zijn grondgebied zijn gelegen alsook op vervoer om niet.

Pour l'instant, seuls deux États, la Suisse et la Hongrie, ont saisi cette opportunité. En vertu de la loi du 29 juin 2008 susvisés, la CMNI s'applique uniquement au transport international commercial par voies intérieures.

L'exposé des motifs de la loi d'assentiment (*Doc. parl.*, Sénat, 2007-2008, 4-541/1), ce choix a été défendu comme suit: "Déclarer la convention CMNI applicable au transport national de marchandises implique en Belgique une interférence avec la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial. Le champ d'application de cette loi est plus large que celui de la Convention CMNI. Cette loi traite ainsi des contrats d'affrètement, et pas uniquement des contrats de transport. Les premiers cités sont plus larges que les seconds: un contrat d'affrètement peut être conclu en vue d'un transport, mais également en vue d'un stockage de marchandises. Alors que la Convention mentionne les termes "contrat de transport", "transporteur" et "expéditeur", la loi dispose d'un "contrat d'affrètement", d'un "affréteur" et d'un "chargeur". De plus, la Convention CMNI contient plusieurs dispositions de droit impératif, alors que notre droit est presque entièrement de droit supplétif. On peut donc se demander si les dispositions de la Convention CMNI peuvent servir de point de départ à une modernisation souhaitable des réglementations actuelles applicables au transport fluvial national. En tout état de cause, il convient que la modernisation et la modification substantielle de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement en navigation intérieure se fassent de manière réfléchie, raisonnée et bien pensée.".

Étant donné que la CMNI ne contient pas de réglementation exhaustive en matière de transport par voie navigable et qu'elle renvoie expressément à la loi nationale applicable au contrat pour tout ce qui n'est pas régi par cette convention, les dispositions de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial ont également fonctionné comme droit supplétif après la loi d'assentiment en cas de transport international régi par le droit belge.

Inversement, il a été observé que, dans la pratique, les dispositions de la CMNI ont également été régulièrement déclarées applicables aux transports intérieurs, conjointement ou non avec les dispositions de la loi du 5 mai 1936 sur l'. Cela a favorisé la familiarisation avec les dispositions de la CMNI.

Compte tenu de l'inclusion des règles relatives à l'affrètement et au transport en navigation intérieure dans le livre III du Code de la Navigation, la modernisation des dispositions applicables de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial a été longuement discutée au sein du groupe de travail constitué à cet effet. Dans ce

Voorlopig hebben slechts twee Staten, Zwitserland en Hongarije, van deze mogelijkheid gebruik gemaakt. Bij de hoger aangehaalde wet van 29 juni 2008 werd ervoor geopteerd het CMNI enkel op het commercieel internationaal vervoer over de binnenwateren van toepassing te verklaren.

In de Memorie van Toelichting bij de instemmingswet (*Gedr.St.*, Senaat, 2007-2008, 4-541/1) werd deze keuze als volgt verdedigd: "Het CMNI Verdrag van toepassing verklaren op het nationale goederenvervoer impliceert in België een interferentie met de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting. Het toepassingsgebied van deze wet is ruimer dan het toepassingsgebied van het CMNI Verdrag. Zo handelt ze over bevrachtingscontracten, en niet louter over vervoercontracten. De eerste zijn ruimer dan de tweede: een bevrachtingscontract kan gesloten worden met het oog op vervoer, maar ook met het oog op een opslag van lading. Daar waar het Verdrag het heeft over de begrippen "vervoerovereenkomst", "vervoerder" en "afzender", heeft deze wet het over "een contract tot bevrachting", "bevrachter", en "inlader". Verder bevat het CMNI Verdrag een aantal bepalingen van dwingend recht, terwijl onze wet omzeggens geheel van aanvullend recht is. Het is dan ook de vraag of de bepalingen van het CMNI Verdrag geschikt zijn als vertrekpunt voor een desgewenste modernisering van de huidige regelgeving van toepassing op nationaal fluviaal vervoer. In elk geval is het aangewezen dat een modernisering en ingrijpende wijziging van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting op een doordachte, onderbouwde en wel overwogen wijze zou gebeuren".

Daar het CMNI geen uitputtende regeling m.b.t. het vervoer over binnenwateren bevat en voor alles wat niet onder dit verdrag geregeld is, uitdrukkelijk verwijst naar het op de overeenkomst toepasselijk nationaal recht, hebben de bepalingen van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting ook na de instemmingswet als aanvullend recht gefunctioneerd ingeval van internationaal vervoer dat door Belgisch recht beheerst werd.

Omgekeerd is vastgesteld dat in de praktijk ook de bepalingen van het CMNI regelmatig al dan niet samen met de bepalingen van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting toepasselijk zijn verklaard op binnenlandse transporten. Dit heeft de vertrouwdheid met de bepalingen van het CMNI bevorderd.

In het licht van de opname van voorschriften inzake bevrachting en vervoer in de binnenvaart in boek III van het Scheepvaartwetboek is de modernisering van de geldende voorschriften van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting uitvoerig besproken binnen de daartoe opgerichte werkgroep. Daarbij werd ervoor geopteerd

cadre, il a été décidé d'étendre les dispositions de la CMNI quasi inchangées au transport intérieur.

Cela marque une nouvelle étape vers l'harmonisation progressive des conditions de transport dans le domaine du transport par navigation intérieure.

En raison du caractère non exhaustif des dispositions conventionnelles, il a été décidé de les compléter par plusieurs dispositions s'inspirant en partie des dispositions de la loi du 5 mai 1936, en partie de la réglementation nationale des pays de navigation intérieure limitrophes et en partie des pratiques de marché existantes.

La nouveauté réside dans le fait que les dispositions du droit des transports s'appliquent également aux contrats multimodal et fleximodal de transport de marchandises, à savoir aux contrats de transport en vertu desquels le transport par bateau de navigation intérieure fait partie d'un contrat unique dans lequel d'autres modes de transport sont également utilisés (art. 3.6.3.1.12°), ou dans lequel le transporteur détermine lui-même le mode de transport. (art. 3.6.3.1.13°).

Cela permet d'éviter toute incertitude juridique potentielle quant à la question de savoir si le transport de marchandises par bateau de navigation intérieure faisant partie de ces contrats est également couvert par les dispositions de la CMNI (voir le rejet pertinent, par ex.: Cour Anvers, 22 octobre 2018, *I.H.T.*, 2019/2, 250; ainsi que la doctrine citée dans DE DECKER, M., *Europees Internationaal Rivierenrecht*, Anvers, Maklu, 2015, n° 1856, fl. 5497).

En revanche, l'actuelle loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, qui sera abrogée lorsque la nouvelle disposition entrera en vigueur, s'applique à tout contrat ayant pour objet l'utilisation d'un bateau de navigation intérieure.

Il serait donc déraisonnable de limiter le champ d'application de la nouvelle réglementation aux contrats de transport, tel que ce concept est compris dans la CMNI, et d'en exclure ainsi une partie du transport par bateau de navigation intérieure.

Le transport à titre gratuit ne relève pas des dispositions relatives aux transports compte tenu de la définition du contrat de transport (art. 3.6.3.1.1°). Dans la pratique, il s'agit d'une forme de transport presque exclusivement observée dans le cadre du transport propre, dans lequel aucun tiers n'est impliqué et donc aucun contrat de transport n'est conclu.

de bepalingen van het CMNI quasi ongewijzigd uit te breiden tot het binnenlands vervoer per binnenschip en, algemeen gesteld, elk vervoer per binnenschip dat niet valt onder de bepalingen het CMNI.

Hiermee wordt een nieuwe stap gezet met het oog op een voortschrijdende harmonisering van de Europese vervoervoorwaarden bij vervoer per binnenschip en wil België op dit punt een voorttrekkersrol te vervullen.

Omwille van het niet uitputtend karakter van de verdragsbepalingen, is ervoor geopteerd deze aan te vullen met een aantal bepalingen die deels geïnspireerd zijn op de voorschriften van de wet van 5 mei 1936, deels op nationale regelgeving van aansluitende binnenvaartlanden en deels op bestaande marktpraktijken.

Nieuw is dat de vervoersrechtelijke bepalingen eveneens van toepassing zijn op vervoer per binnenschip in het kader van multimodale en fleximodale overeenkomsten van goederenvervoer, d.w.z. vervoerovereenkomsten waarbij vervoer per binnenschip onderdeel uitmaakt van één enkele overeenkomst waarbij ook andere vervoermodi gebruikt worden (art. 3.6.3.1.12°), dan wel de vervoerder zelf de vervoermodus bepaalt (art. 3.6.3.1.13°).

Hiermee wordt mogelijke rechtsonzekerheid of goederenvervoer per binnenschip dat deel uitmaakt van dergelijke overeenkomsten ook onder de bepalingen van het CMNI valt, vermeden (zie desbetreffend afwijzend bv.: Hof Antw., 22 oktober 2018, *I.H.T.*, 2019/2, 250; alsook de rechtsleer aangehaald in DE DECKER, M., *Europees Internationaal Rivierenrecht*, Antwerpen, Maklu, 2015, nr. 1856, vn. 5497).

De huidige wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, die bij inwerkingtreding van de nieuwe bepaling wordt opgeheven, is daarentegen van toepassing op elke overeenkomst die tot voorwerp heeft het gebruik van een binnenschip.

Het zou daarom niet redelijk zijn het toepassingsgebied van de nieuwe regeling te beperken tot vervoerovereenkomsten, zoals dit begrip in het CMNI wordt begrepen, en daardoor mogelijkerwijze een deel van alle vervoer per binnenschip van de regeling uit te sluiten.

Kosteloos vervoer valt in het licht van de definitie van vervoerovereenkomst (art. 3.6.3.1.1°) niet onder de vervoersbepalingen. In de praktijk gaat het hier om een vervoersvorm die bijna uitsluitend voorkomt in het kader van eigen vervoer, waarbij alsdan geen derden betrokken zijn en er aldus ook geen vervoerovereenkomst tot stand komt.

L'exclusion dans la loi sur l'affrètement fluvial des transports par messageries fluviales – une forme de transport par voies navigables intérieures par les mêmes bateaux de la navigation intérieure sur des itinéraires fixes et avec des jours et des heures fixes de départ et d'arrivée – n'a pas été retenu.

Ces transports par messageries fluviales, qui au moment de la rédaction de la loi sur l'affrètement fluvial avait une certaine importance, sont actuellement quasiment disparus. Dans la mesure où il y aurait encore un tel transport ou il serait introduit à l'avenir, il est donc également couvert parla nouvelle règlementation.

Les dispositions du chapitre 3 s'appliquent indépendamment du fait que le transport soit effectué dans le cadre d'un affrètement au voyage ou à temps (voir art. 3.6.3.2 § 4) ou autrement. Le nom du contrat n'est pas pertinent, mais plutôt le fait qu'il ait pour objet le transport par bateau de navigation intérieure.

En vertu de ces contrats, l'affréteur est considéré comme l'expéditeur et le fréteur comme transporteur. De tels contrats sont d'ailleurs considérés comme des contrats de transport en vertu de la CMNI.

Cette combinaison de dispositions de la CMNI et de dispositions complémentaires a également pour objet de créer une réglementation moderne visant un équilibre juridique et économique harmonieux entre les droits et les obligations et responsabilités des parties impliquées dans le transport par bateau de navigation intérieure, le transporteur, l'expéditeur et le destinataire.

Cette nouvelle réglementation met également fin à la terminologie décousue et confuse, souvent critiquée, de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, qui, en outre, diffère de celle de la CMNI.

Dans ce cadre, les qualités de commissionnaire du transport et de courtier de transport, qui ne sont pas clairement réglementées par la loi sur l'affrètement fluvial, ont été davantage délimitées dans les articles 3.6.1.5 et 3.6.1.6.

La section 2 est réservée au contrat de transport de passagers, qui sera traitée et implémentée ultérieurement.

Outre la réglementation des contrats d'affrètement relatifs à la location du bateau de navigation intérieure avec transfert de contrôle économique et à ceux relatifs à son utilisation aux fins du transport ou du stockage de marchandises et les dispositions applicables à ce transport, le projet contient des règles relatives à ce

De uitsluiting onder de wet op de binnenbevrachting van de beurtvaart – een vorm van binnenvaartvervoer door vaste binnenschepen op vaste trajecten en met vaste dagen en uren van vertrek en aankomst – werd niet behouden.

Deze beurtvaart die ten tijde van de totstandkoming van de wet op de binnenbevrachting nog een zeker belang vertoonde, is thans zo goed als verdwenen. Voor zover er toch nog beurtvaart zou zijn of in de toekomst zou worden ingevoerd, valt deze derhalve mede onder de nieuwe regeling.

De bepalingen van hoofdstuk 3 zijn van toepassing onverschillig of het vervoer geschiedt binnen het kader van een reis- of tijdbevrachtingsovereenkomst (zie art. 3.6.3.2 § 4) of anderszins. De benaming van de overeenkomst is niet relevant, wel dat deze vervoer per binnenschip tot voorwerp heeft.

De bevrachter onder dergelijke overeenkomsten wordt aangemerkt als de afzender en de vervrachter als vervoerder. Dergelijke overeenkomsten worden trouwens onder het CMNI beschouwd als vervoerovereenkomsten.

Met deze combinatie van CMNI bepalingen en aanvullende voorschriften is er tevens naar gestreefd een moderne regelgeving tot stand te brengen die een harmonieus juridisch en economisch evenwicht beoogt tussen de rechten en plichten en de aansprakelijkheden van de bij het vervoer per binnenschip betrokken partijen, de vervoerder, de afzender en de geadresseerde.

Met deze nieuwe regelgeving wordt tegelijk een einde gesteld aan de vaak bekritiseerde onsamenhangende en verwarrende terminologie van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting die ten overvloede afwijkt van deze onder het CMNI.

Daarbij werden de hoedanigheden van vervoercommissionair en vervoermakelaar, die onder de wet op de binnenbevrachting niet duidelijk geregeld zijn, nader afgebakend in de artikelen 3.6.1.5 en 3.6.1.6.

Afdeling 2 is voorbehouden voor de overeenkomst van personenvervoer, die in een latere fase nog zal worden ingevoerd.

Naast een regeling van bevrachtingsovereenkomsten die betrekking hebben op huur van het binnenschip met overdracht van economisch zeggenschap en deze die betrekking hebben op het gebruik ervan met het oog op vervoer of opslag van goederen en de bepaling van de op dergelijk vervoer toepasselijke vervoervoorwaarden,

que l'on appelle l'emport et le remorquage de bateaux de navigation intérieure.

Avec l'essor des bateaux pousseurs dans les années 1950, une nouvelle activité s'est développée, le poussage des bateaux de navigation intérieure, ce qui diffère fondamentalement du transport.

Bien que ce service soit souvent fourni à la suite du transport de marchandises à bord du bateau de navigation intérieure poussé, cette activité ne correspond pas nécessairement au transport même et le pousseur n'est pas nécessairement celui qui s'est engagé comme transporteur ou transporteur substitué.

En règle générale, les droits et obligations des parties impliquées dans un contrat de poussage ne sont pas les mêmes que ceux des parties impliquées dans un contrat de transport. L'obligation fondamentale d'un contrat de poussée consiste à l'emport un bateau de navigation intérieure, chargé ou non, à accoster ailleurs.

Les obligations incombant au transporteur, telles que la surveillance pendant le chargement, peuvent également être convenues contractuellement dans le cadre d'un contrat de poussage, mais en l'absence d'une telle clause, elles ne font pas partie des obligations d'un exploitant d'un pousseur. Cette distinction n'était pas toujours évidente dans la pratique juridique.

Non seulement la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial ne contient aucune disposition spécifique en la matière, mais en outre, le contrat de poussage lui-même ne relève pas du champ d'application de la CMNI. Dans la mesure où l'exploitant du pousseur remplit des obligations incombant au transporteur, il doit être considéré comme le mandataire de ce dernier à l'égard du cocontractant. Pour toutes les raisons susmentionnées, il a été décidé qu'il était souhaitable d'inclure une réglementation légale sur le contrat de poussage au chapitre 4, section 2.

La réglementation est plus large que les simples contrats de poussage, car d'autres formes d'emport de bateaux de navigation intérieure sont également possibles, comme la navigation couplée et l'emport en train de bateaux.

Cette dernière forme d'emport tient compte des développements récents sur le marché, qui permettent d'emporter des bateaux de navigation intérieure en convoi sans être reliés entre eux; dans ce cadre, les bateaux de navigation intérieure sont contrôlés électroniquement et automatiquement et la navigation est assurée à distance à partir d'un de ces bateaux.

bevat het ontwerp voorschriften met betrekking tot het zogenaamd meenemen van binnenschepen en het slepen van binnenschepen.

Met de opkomst van de duwvaart in de jaren '50 van de vorige eeuw heeft zich immers een nieuwe binnenvaartactiviteit ontwikkeld, het verduwen van binnenschepen, die toch wezenlijk verschilt van het vervoer.

Hoewel deze dienstverlening vaak wordt uitgeoefend n.a.v. van het vervoer van goederen aan boord van het geduwde binnenschip, valt deze activiteit niet noodzakelijkerwijze samen met het vervoer zelf en is de duwbootexploitant niet noodzakelijkerwijze ook degene die zich als vervoerder of ondervervoerder verbonden heeft.

De rechten en plichten van de partijen betrokken bij een duwovereenkomst zijn in regel niet dezelfde als deze van partijen betrokken bij een vervoerovereenkomst. De kernverplichting van een duwovereenkomst is het meenemen van een al dan niet geladen binnenschip om het elders af te leggen.

Verplichtingen die op de vervoerder rusten, zoals toezicht bij belading, kunnen ook in het kader van een duwovereenkomst contractueel worden overeengekomen, maar maken bij afwezigheid van een dergelijk beding op zich geen deel uit van de verplichtingen van een duwbootexploitant. Dit onderscheid werd in de rechtspraktijk niet altijd duidelijk gemaakt.

Niet alleen de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting kent geen specifieke regeling hiervoor, maar bovendien valt de duwovereenkomst op zich buiten de werkingssfeer van het CMNI. In de mate de duwbootexploitant verplichtingen vervult die op de vervoerder rusten, is hij t.a.v. de medecontractant van de vervoerder aan te merken als diens lasthebber. Om alle voornoemde redenen werd het wenselijk geacht m.b.t. de duwovereenkomst een wettelijke regeling op te nemen in hoofdstuk 4, afdeling 2.

De regeling is ruimer dan louter de duwovereenkomst, nu er ook andere vormen van meenemen van een binnenschip mogelijk zijn, zoals gekoppeld varen en het meenemen in een scheepstrein.

Deze laatste vorm van meenemen houdt rekening met recente ontwikkelingen op de markt, die het mogelijk maken binnenschepen in een samenstel mee te nemen zonder dat deze aan elkaar gekoppeld zijn, maar waarbij de binnenschepen elektronisch en automatisch aangestuurd worden en de navigatie in handen is van één van deze binnenschepen op vanop afstand geschiedt.

En outre, il y a aussi l'opération de remorquage.

Compte tenu du manque de clarté concernant les droits, les obligations et les responsabilités dans le cadre de ces opérations de navigation intérieure, il a été décidé qu'il était souhaitable d'élaborer une réglementation légale dans ce domaine également.

La section 1 du chapitre 4 contient plusieurs dispositions générales applicables à toutes les formes d'emport, tandis que la section 3 contient quelques dispositions spéciales relatives aux contrats de remorquage.

2. **Commentaire des articles des dispositions du titre 6 Affrètement et transport**

Chapitre 1er Dispositions générales

Art. 3.6.1.1. Interprétation

Le premier alinéa est libellé comme l'art. VI 91/2 Livre VI Code du droit économique, tel qu'introduit par l'article 15 loi du 4 avril 2019 modifiant le Code de droit économique en ce qui concerne les abus de dépendance économique, les clauses abusives et les pratiques du marché déloyales entre entreprises (*MB*, 24 mai 2019).

La disposition visée au premier alinéa, ne porte pas préjudice au caractère fondamentalement consensuel des contrats régis par le présent titre. Le simple consentement des parties est suffisant pour former le contrat concerné. De plus, il s'agit de contrats qui ne sont soumis à aucune condition de forme et dont l'existence et les conditions convenues peuvent être prouvées par tous les moyens de preuve admissibles dans les affaires commerciales.

Dans ce cadre, le § 2 a pour objet de préciser que les dispositions de la CMNI, qui sont intégrées dans la réglementation du contrat de transport en vertu du chapitre 2 du présent titre, doivent toujours être interprétées conformément à cette convention.

Il y est clairement indiqué que l'insertion de ces dispositions dans le chapitre 2 du présent titre ne porte nullement préjudice au fait que ces dispositions doivent être interprétées conformément aux règles d'interprétation des articles 31 à 33 de la convention de Vienne.

Art. 3.6.1.2. Clauses abusives

L'article 3.6.1.2 contient la première correction du caractère principalement supplétif des dispositions du titre VI Affrètement et transport.

Daarnaast is er ook nog de verrichting van het slepen.

Gezien de onduidelijkheid over de rechten en plichten en aansprakelijkheden bij deze binnenvaartverrichtingen werd het wenselijk geacht ook hiervoor een wettelijke regeling uit te werken.

Afdeling 1 van hoofdstuk 4 bevat daarbij een aantal algemene bepalingen die op alle vormen van meenemen van toepassing zijn, terwijl afdeling 3 enkele bijzondere bepalingen bevat m.b.t. sleepovereenkomsten.

2. **Toelichting bij de artikelen van de bepalingen van titel 6 Bevrachting en vervoer**

Hoofdstuk 1Algemene bepalingen

Art. 3.6.1.1. Uitlegging

Paragraaf 1 vormt een reproductie van art. VI 91/2 Boek VI Wetboek Economisch Recht, zoals ingevoerd bij art. 15 Wet van 4 april 2019 houdende wijziging van het Wetboek van Economisch Recht met betrekking tot misbruiken van economische afhankelijkheid, onrechtmatige bedingen en oneerlijke marktpraktijken tussen ondernemingen (*B.S.,* 24 mei 2019).

De bepaling van § 1, eerste alinea doet geen afbreuk aan het principieel consensueel karakter van de in deze titel geregeld overeenkomsten. De loutere wilsovereenstemming tussen partijen volstaat om de betreffende overeenkomst te doen ontstaan. Bovendien gaat het om niet vorm gebonden overeenkomsten, waarvan het bestaan en de overeengekomen voorwaarden door alle in handelszaken toegelaten bewijsmiddelen kunnen worden bewezen.

Paragraaf 2 beoogt daarbij duidelijk te stellen dat de bepalingen van het CMNI die geïntegreerd worden in de regeling van de vervoerovereenkomst onder hoofdstuk 2 van deze titel, steeds dienen uitgelegd in overeenstemming met dat verdrag.

Hiermee wordt klaar gesteld dat de integratie van deze bepalingen in hoofdstuk 2 van deze titel onverlet laat dat deze bepalingen dienen uitgelegd met inachtneming van de uitleggingsregels van de artikelen 31-33 van de Conventie van Wenen.

Art. 3.6.1.2. Onrechtmatige bedingen

Artikel 3.6.1.2 bevat de eerste correctie op het in beginsel aanvullend karakter van de bepalingen van Titel VI Bevrachting en vervoer.

Les §§ 1 à 5 reprennent les dispositions des articles VI 91/2 à VI 91/6 livre VI Code du droit économique, telles qu'introduites par les articles 16 à 19 de la loi du 4 avril 2019 précitée.

Il a été décidé d'inclure explicitement ces dispositions dans le chapitre 1er du titre 6 Affrètement et transport du Livre 3 du Code de la Navigation, car elles forment un ensemble cohérent avec les dispositions visées aux articles 3.6.1.3 et 3.6.1.10 § 2, examinés ci-après. Cela permet également de préciser que, sauf s'il s'agit de clauses qui relèvent du régime de ces deux dernières dispositions, les clauses ne peuvent être considérées comme abusives que si elles enfreignent les dispositions visées à l'article 3.6.1.2.

Le § 6 garantit que les listes de clauses abusives pourront être complétées, le cas échéant, conformément aux dispositions du Livre VI Code de droit économique, telles qu'introduites par les articles 20-21 de la loi du 4 avril 2019 précitée.

Afin d'évaluer le caractère abusif d'une clause, il convient de tenir compte des objectifs des dispositions du titre 6, notamment celui d'établir un équilibre entre les droits et obligations des parties concernées par les contrats réglementés, ainsi que leurs responsabilités.

Comme ce titre ne contient pas une réglementation exhaustive, les dispositions concernées de l'art. 3.6.1.2 s'appliquent également aux dispositions contractuelles qui ne constituent pas une dérogation aux dispositions du titre VI, mais qui contiennent des réglementations supplétives et entraînent un déséquilibre manifeste.

Art. 3.6.1.3. Clauses frappées de nullité

Cette disposition contient la deuxième correction du caractère principalement supplétif des dispositions du Titre 6 Affrètement et transport et interdit les clauses qui interfèrent avec les dispositions impératives.

Il s'agit principalement de dispositions qui interféreraient avec les dispositions de la Convention ADN sur le transport des marchandises dangereuses et de la Convention CDNI sur la collecte, le dépôt et la réception des déchets en navigation rhénane et intérieure, qui contiennent plusieurs dispositions relatives au chargement et au déchargement.

De plus, il s'agit de dispositions qui affecteraient des dispositions considérées comme impératives en vertu du titre 6 Transport et affrètement ou au titre d'autres dispositions du Code de la Navigation.

Paragraaf 1 t.e.m. § 5 hernemen de bepalingen van de artikelen VI 91/2 t.e.m. VI 91/6 Boek VI Wetboek Economisch Recht, zoals ingevoerd bij de artikelen 16-19 van voornoemde Wet van 4 april 2019.

Er werd voor geopteerd deze bepalingen expliciet op te nemen in hoofdstuk 1 van Titel 6 Bevrachting en Vervoer van Boek 3 van het Scheepvaartwetboek, omdat zij een coherent geheel vormen met de bepalingen opgenomen in de hierna besproken art. 3.6.1.3 en 3.6.1.10 § 2. Hiermee wordt tevens helder gesteld dat, tenzij het bedingen betreft die vallen onder de regeling van deze laatste twee bepalingen, bedingen enkel als onrechtmatig kunnen worden aangemerkt, indien zij een inbreuk vormen op de in de art. 3.6.1.2 opgenomen bepalingen.

Paragraaf 6 waarborgt daarbij dat de lijsten van onrechtmatige bedingen desgevallend kunnen worden aangevuld overeenkomstig de bepalingen van Boek VI Wetboek Economisch Recht, zoals ingevoerd bij de artikelen 20-21 van voornoemde Wet van 4 april 2019.

Bij de beoordeling of een beding onrechtmatig is, dient rekening gehouden met de doelstellingen van de bepalingen van titel 6, met name de doelstelling van een evenwicht tussen de rechten en plichten van de bij de geregelde overeenkomsten betrokken partijen en hun aansprakelijkheden.

Gezien deze titel geen uitputtende regeling bevat, zijn de betreffende bepalingen van art. 3.6.1.2 ook van toepassing op contractuele bepalingen die op zich geen afwijking vormen op de bepalingen van titel VI, maar aanvullende regelingen bevatten en die een kennelijk onevenwicht tot gevolg hebben.

Art. 3.6.1.3. Nietige bedingen

Deze bepaling bevat de tweede correctie op het in beginsel aanvullend karakter van de bepalingen van Titel 6 Bevrachting en vervoer en verbiedt bedingen die afbreuk doen aan bepalingen van dwingend recht.

Dit betreft in eerste instantie bepalingen die afbreuk zouden doen aan de bepalingen van het ADN verdrag betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen en het CDNI verdrag inzake de verzameling, afgifte en inname van afval in de Rijn- en binnenvaart, waarin een aantal bepalingen zijn opgenomen die betrekking hebben op het laden en lossen.

Voorts gaat het om bepalingen die afbreuk zouden doen aan bepalingen die op grond van titel 6 Vervoer en bevrachting of op grond van andere bepalingen van het Scheepvaartwetboek als dwingend gelden.

Il s'agit essentiellement de dispositions qui dérogeraient aux réglementations qui, sous réserve de l'exception admise, dérogent au régime de responsabilité du transporteur ainsi qu'au taux maximum de la commission du courtier de transport, dispositions qui sont déjà visées à l'article 25.1 CMNI et à l'article 5 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial.

Par dérogation à cette dernière règle, les clauses dérogeant aux sûretés prévues à l'art. 3.6.3.36, § 1er et § 2, seront dorénavant également nulles. Il en va de même pour les clauses dérogeant à la règle de recours à l'avarie commune (art. 3.6.1.8) et les clauses dérogeant aux dispositions prescrites à peine de déchéance, telles que, par exemple, le délai pour les litiges visé à l'article 3.6.3.26 et concernant l'heure d'arrivée d'un bateau de navigation intérieure sur un lieu de chargement ou de déchargement.

Enfin, il s'agit de dispositions impératives, qui peuvent résulter de dispositions légales ou réglementaires incluses dans une autre réglementation. Une application possible peut se situer dans une réglementation européenne existante ou future, telle que les réglementations environnementales et les réglementations relatives au transport transfrontalier des déchets.

Article 3.6.1.4. Autre réglementation

Cette disposition exclut expressément l'application des dispositions relatives à la location visées au Titre VIII du Livre III du Code civil et des dispositions relatives au contrat de transport visées au Titre 4 du Livre X du Code de droit économique.

Ceci est conforme à la réglementation des transports maritimes, sauf que le titre 6 ne contient qu'une seule disposition sur le sujet, qui s'applique à tous les contrats régis par ce titre, alors que dans le livre 2, cette exclusion est énoncée individuellement pour chaque contrat régi par le titre VI qui y figure (art. 2.6.1.2 sur l'affrètement coque nue; 2.6.1.31 sur l'affrètement à temps; art. 3.6.1.89 sur l'affrètement au voyage).

Une disposition d'application générale a été privilégiée.

Les dispositions relatives au leasing sont également exclues, ce qui tient à la réglementation du contrat de location-vente de bateaux, qui est courant dans la navigation intérieure.

Le deuxième alinéa permet au vendeur de récupérer le bateau vendu si l'acheteur ne paie pas l'intégralité

In hoofdzaak betreft het bepalingen die zouden afwijken van voorschriften die, behoudens de toegelaten uitzondering, afwijken van het aansprakelijkheidsregime van de vervoerder alsook van het maximumtarief van de commissie van de vervoermakelaar, bepalingen die ook thans reeds zijn opgenomen in art. 25.1 CMNI en art. 5 van de Wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting.

In afwijking op laatstgenoemde regeling, zijn voortaan ook bedingen die afwijken van de in art. 3.6.3.36 § 1 en § 2 vastgelegde zekerheidsrechten nietig. Hetzelfde geldt voor wat bedingen betreft die afwijken van de verhaalregeling bij averij-grosse (art. 3.6.1.8) en bedingen die afwijken van op straffe van verval voorgeschreven bepalingen, zoals bv. de in art. 3.6.3.26 opgenomen termijn voor betwistingen m.b.t. het tijdstip van aankomst van een binnenschip op een laad- of losplaats.

Tenslotte gaat het om dwingende bepalingen die kunnen volgen uit wettelijke of reglementaire bepalingen die opgenomen zijn in andere regelgeving. Een mogelijke toepassing kan gelegen zijn in bestaande of toekomstige Europese regelgeving, zoals milieuvoorschriften en voorschriften m.b.t. het grensoverschrijdend vervoer van afvalstoffen.

Artikel 3.6.1.4. Andere regelgeving

Deze bepaling sluit uitdrukkelijk de toepassing uit van de huurbepalingen die opgenomen zijn in Titel VIII van Boek III Burgerlijk Wetboek en de bepalingen inzake de vervoersovereenkomst opgenomen in titel 4 van boek X van het Wetboek Economisch Recht.

Hiermee sluit de regeling aan bij deze van de zeevaart, met dit verschil dat in titel 6 slechts één enkele bepaling ter zake is opgenomen die geldt voor alle in die titel geregelde overeenkomsten, terwijl in boek 2 deze uitsluiting afzonderlijk is vermeld voor elke aldaar in titel VI geregelde overeenkomst (art. 2.6.1.2 m.b.t. rompbevrachting; 2.6.1.31 m.b.t tijdbevrachting; art. 3.6.1.89 m.b.t. reisbevrachting).

De voorkeur werd gegeven aan één algemeen geldende bepaling.

Ook de bepalingen inzake leasing worden uitgesloten, hetgeen verband houdt met de regeling van de in de binnenvaart vaak voorkomende overeenkomst van scheepshuurkoop.

De tweede alinea biedt de verkoper de mogelijkheid het verkochte binnenschip terug te vorderen, wanneer

du prix d'achat, à condition que le contrat prévoit une clause de réserve de propriété.

Article 3.6.1.5. Commissionnaire de transport

Cette disposition confirme la conception juridique selon laquelle le commissionnaire du transport est lié par les mêmes droits et obligations que le transporteur même. L'objectif de cette disposition est, du moins pour ce qui concerne les contrats réglementés au chapitre 3 du titre 6, de mettre fin à l'insécurité juridique concernant la distinction juridique entre le commissionnaire-expéditeur et le commissionnaire-transporteur et le recours éventuel d'un commissionnaire-transporteur au régime de responsabilité allégé du commissionnaire-expéditeur.

La doctrine a souligné à juste titre qu'il existe une distinction fondamentale entre les obligations du commissionnaire-expéditeur et celles du commissionnaire-transporteur. Le premier cité s'engage à organiser l'expédition des marchandises. Le second, en revanche, s'engage non seulement à rechercher un transporteur (de fait) et à conclure un contrat de transport ce dernier, mais s'engage également envers son donneur d'ordre à la (due) exécution du transport (NOELS, D., *Transportrecht. De tussenpersonen*, in *Recht en praktijk*, Malines, Wolters Kluwer, 28, n° 55).

Dans la chaîne logistique, le commissionnaire du transport est donc souvent décrit comme un transporteur de papier. (NOELS, D., *o.c.*, 28, n° 55). Il s'engage sur papier envers son cocontractant à exécuter le transport, pour lequel il réceptionne également le fret convenu avec son cocontractant.

Dans la pratique, il contacte et contracte, aux fins de l'exécution d'un transport, un transporteur réel qui exécute effectivement le transport et qui, à son tour, convient avec ce commissionnaire du transport d'un certain fret, différent de celui que le commissionnaire du transport a lui-même convenu avec son donneur d'ordre.

Bien qu'il soit qualifié d'intermédiaire en vertu de l'art. 1er, 1° de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires (*MB*, 27 septembre 1967), il n'en est en réalité pas vraiment un.

En effet, en vertu de cette disposition, le commissionnaire du transport désigne "toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers;".

de koper de koopsom niet volledig betaalt, mits in de overeenkomst een voorbehoud van eigendomsoverdracht is opgenomen.

Artikel 3.6.1.5. Vervoercommissionair

Deze bepaling bevestigt de rechtsopvatting dat de vervoercommissionair tot dezelfde rechten en plichten gehouden is als de vervoerder zelf. Hiermee beoogt deze bepaling, althans wat de in hoofdstuk 3 van titel 6 geregelde overeenkomsten betreft, een einde te stellen aan de rechtsonzekerheid m.b.t. het juridisch onderscheid tussen de commissionair-expediteur en de commissionair-vervoerder en het eventueel beroep doen van een commissionair-vervoerder op het lichtere aansprakelijkheidsregime in hoofde van de commissionair-expediteur.

Terecht is er in de rechtsleer op gewezen dat er een fundamenteel onderscheid bestaat tussen de verbintenissen van de commissionair-expediteur en deze van de commissionair-vervoerder. Eerstgenoemde verbindt zich ertoe de verzending van de goederen te regelen. De tweede verbindt zich daarentegen ertoe om niet enkel een (feitelijk) vervoerder te zoeken en met deze een vervoerovereenkomst te sluiten, maar tevens om zich jegens zijn opdrachtgever zelf tot de (goede) uitvoering van het vervoer te verbinden (NOELS, D., *Transportrecht. De tussenpersonen*, in *Recht en praktijk*, Mechelen, Wolters Kluwer, 28, nr. 55).

In de logistieke keten wordt de vervoercommissionair daarom vaak omschreven als een papieren vervoerder (NOELS, D., *o.c.*, 28 , nr. 55). Op papier verbindt hij zich tegenover zijn medecontractant tot de uitvoering van het transport, waarvoor hij ook de met zijn medecontractant afgesproken vracht ontvangt.

In de praktijk contacteert en contracteert hij voor de uitvoering van een transport een feitelijke vervoerder die daadwerkelijk het vervoer verricht en die op zijn beurt met deze vervoercommissionair een bepaalde vracht afspreekt, die afwijkt van de vracht die de vervoercommissionair zelf met zijn opdrachtgever heeft afgesproken.

Hoewel hij op basis van art. 1, 1° van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen (*B.S.*, 27 september 1967) wordt aangemerkt als een tussenpersoon, is hij dit in werkelijkheid niet echt.

Volgens die bepaling is de vervoercommissionair immers "elke natuurlijke of rechtspersoon die tegen vergoeding, de verbintenis aangaat een transport van goederen te verrichten en dit transport in eigen naam door derden doet uitvoeren;".

Toutefois, même si le commissionnaire du transport fait exécuter le transport en son nom par un tiers, il s'engage clairement envers son donneur d'ordre à exécuter un transport et non pas uniquement à intervenir en qualité d'intermédiaire dans ce transport.

Dès lors, la rémunération du commissionnaire du transport n'est, en réalité, pas davantage une commission ou des honoraires, mais un fret, dans le cadre duquel le profit du commissionnaire du transport réside dans la différence entre le fret payé par le donneur d'ordre et le fret que le commissionnaire du transport règle avec le transporteur réel auquel il s'est adressé.

Étant donné qu'il est la partie au contrat du transporteur réel, il assume également les obligations qui incombent normalement au cocontractant du transporteur. Cela correspond à la réglementation visée à l'article 4 de la convention CMNI, en vertu de laquelle le transporteur de papier a la qualité de transporteur principal vis-à-vis de l'expéditeur et la qualité d'expéditeur vis-à-vis du sous-transporteur, qui est le transporteur réel.

Il convient toutefois de comprendre qu'une partie recueille uniquement la qualité de commissionnaire du transport si elle s'engage effectivement à exécuter le transport et fait exécuter ce transport par un tiers en son nom et pour son compte. La définition du "commissionnaire du transport" à l'article 3.1.1.5, 1° confirme que les deux conditions sont cumulatives.

Étant donné que la loi sur l'affrètement fluvial ne reconnaît pas la qualité de commissionnaire du transport, mais mentionne uniquement le batelier qu'il s'agisse du batelier-propriétaire ou du batelier-préposé du bateau de navigation intérieure, et afin de le distinguer clairement du courtier en transport, il a été décidé qu'il était souhaitable d'inclure une disposition, qui assimile le commissionnaire du transport au transporteur et le distingue simultanément du courtier en transport.

Le deuxième alinéa de cette disposition vise donc à préciser qu'il est interdit d'intervenir simultanément en qualité de commissionnaire du transport et de courtier en transport. En effet, les engagements des deux sont fondamentalement différents: le commissionnaire du transport s'engage à transporter et est donc une partie au contrat, tandis que le courtier en transport s'engage simplement à mettre en relation deux parties, qui concluent le contrat entre elles.

Le premier, en tant que partie au contrat, reçoit le fret qu'il a convenu avec son cocontractant, tandis que le second reçoit une commission égale à un pourcentage du fret qu'il a convenu avec son donneur d'ordre. Dans le premier cas, il s'agit donc de deux frets différents,

Ook al laat de vervoercommissionair het vervoer in zijn naam door een derde uitvoeren, gaat hij echter duidelijk tegenover zijn opdrachtgever de verbintenis aan een vervoer te verrichten en niet slechts als tussenpersoon bij dat vervoer op te treden.

De vergoeding van de vervoercommissionair is daarom in werkelijkheid ook geen commissie of provisie, maar een vracht, waarbij de winst voor de vervoercommissionair gelegen is in het verschil tussen de vracht betaald door de opdrachtgever en de vracht die de vervoercommissionair afrekent met de feitelijke vervoerder waarop hij beroep heeft gedaan.

Daar hij de contractpartij van de feitelijke vervoerder is, neemt hij ook de verbintenissen op zich die normaal rusten op de medecontractant van de vervoerder. Eén en ander komt overeen met de regeling onder art. 4 CMNI-verdrag, waarbij de papieren vervoerder de hoedanigheid heeft van hoofdvervoerder t.a.v. de afzender en de hoedanigheid van afzender t.a.v. de ondervervoerder, zijnde de feitelijke vervoerder.

Het is wel te verstaan dat een partij slechts de hoedanigheid van vervoercommissionair heeft, indien deze zich én daadwerkelijk tot het vervoer verbindt én dit vervoer ook daadwerkelijk door een derde in zijn naam en voor zijn rekening laat uitvoeren. De in art. 3.1.1.5, 1° opgenomen definitie van "vervoercommissionair" bevestigt dat aan beide voorwaarden dient voldaan te zijn.

Waar de wet op de binnenbevrachting de hoedanigheid van vervoercommissionair niet kent, maar enkel melding maakt van de schipper, zijnde de schipper-eigenaar of zetschipper, en mede teneinde deze duidelijk te onderscheiden van de vervoermakelaar, werd het wenselijk geacht en bepaling op te nemen die de vervoercommissionair gelijk stelt met de vervoerder en deze tegelijk onderscheidt van de vervoermakelaar.

De tweede alinea van deze bepaling beoogt aldus duidelijk te stellen dat men niet tegelijk kan optreden als vervoercommissionair en vervoermakelaar. De verbintenissen van beiden zijn immers fundamenteel verschillend: de vervoercommissionair verbindt zich tot het vervoer en is aldus contractpartij, de vervoermakelaar verbindt zich louter tot het bij elkaar brengen van twee partijen, die met elkaar de overeenkomst sluiten.

De eerste ontvangt als contractpartij de vracht die deze met zijn medecontractant is overeengekomen, de tweede een provisie die gelijk is aan een percentage van de vracht die deze met zijn opdrachtgever heeft afgesproken. In het eerste geval is er aldus sprake van

celui convenu entre le commissionnaire du transport et son cocontractant et celui convenu entre le commissionnaire du transport et le transporteur effectif. Dans le second cas, en revanche, on n'observe qu'un seul fret, à savoir celui convenu entre le transporteur exécutant et le cocontractant.

Pour être complet, il convient de noter que l'assimilation du commissionnaire du transport au transporteur et, par conséquent, la qualification du contrat conclu par un commissionnaire du transport avec un transporteur effectif comme un contrat de transport ne contrevient à aucune disposition du droit de l'Union actuellement en vigueur.

Dans son arrêt du 23 octobre 2014, C-305/13 (ECLI:EU:C:2014:2320), la Cour de Justice, bien que réticente à assimiler un contrat de commission de transport à un contrat de transport, a laissé la porte ouverte pour qu'un tel contrat puisse encore être qualifié de contrat de transport.

27. Il en va de même pour le contrat de commission de transport qui est un contrat distinct, sa prestation caractéristique consistant dans l'organisation du transport de la marchandise. N'ayant pas le déplacement de la marchandise en tant que tel pour objet principal, le contrat de commission de transport ne peut pas être considéré comme un contrat de transport.

28. Toutefois, en tenant compte de la finalité de la relation contractuelle, de la prestation réelle effectuée et de l'ensemble des obligations de la partie qui doit fournir la prestation caractéristique, et non pas de la qualification donnée au contrat par les parties, un contrat de commission de transport peut s'avérer avoir trait à la spécificité d'un contrat de transport (…), s'il a principalement pour objet la réalisation du déplacement, en tant que tel, de la marchandise.

Ainsi, selon la Cour européenne de Justice, un contrat de commission de transport est qualifié de contrat de transport au sens de l'article 4, paragraphe 4, de la Convention de Rome s'il concerne principalement un transport effectif.

Par ailleurs, dans son arrêt du 12 octobre 2015, C-92/15 (ECLI:EU:C:2016:761) relatif à la portée du terme "transporteur" à l'article 1er, sous b), de la directive 96/75/CE précitée, la Cour de justice a estimé:

twee verschillende vrachten, deze afgesproken tussen de vervoercommissionair en zijn medecontractant en deze afgesproken tussen de vervoercommissionair en de feitelijke vervoerder. In het tweede geval is er daarentegen maar één vracht, namelijk deze die tussen de uitvoerende vervoerder en de medecontractant werd afgesproken.

Volledigheidshalve dient opgemerkt dat de gelijkstelling van de vervoercommissionair met de vervoerder en bijgevolg de kwalificatie van een door een vervoercommissionair met een feitelijke vervoerder gesloten overeenkomst als vervoerovereenkomst niet strijdig is met enige bepaling van thans geldend Unierecht.

In zijn arrest van 23 oktober 2014, C-305/13 (ECLI:EU:C:2014:2320) was het Hof van Justitie weliswaar terughoudend om een commissieovereenkomst voor vervoer gelijk te stellen met een vervoerovereenkomst, maar liet het Hof toch de deur open om dergelijke overeenkomst toch als een vervoerovereenkomst te kwalificeren:

27. Hetzelfde geldt voor de commissieovereenkomst voor vervoer, die een onderscheiden overeenkomst is met als kenmerkende prestatie de organisatie van het goederenvervoer. Aangezien de commissieovereenkomst voor vervoer niet hoofdzakelijk het vervoer van de goederen als zodanig betreft, kan zij niet als een overeenkomst voor goederenvervoer worden beschouwd.

28. Wanneer evenwel rekening wordt gehouden met het doel van de contractuele verhouding, de daadwerkelijk verrichte prestatie en alle verplichtingen van de partij die de kenmerkende prestatie moet verrichten, en niet zozeer met de door partijen aan de overeenkomst gegeven kwalificatie, is het mogelijk dat een commissieovereenkomst voor vervoer betrekking blijkt te hebben op de specificiteit van een vervoersovereenkomst (…), indien zij hoofdzakelijk de uitvoering van het vervoer als zodanig betreft.

Bijgevolg is volgens het Europees Hof van Justitie een commissieovereenkomst voor vervoer aan te merken als een vervoerovereenkomst in de zin van art. 4, lid 4, van het Verdrag van Rome, wanneer deze overeenkomst hoofdzakelijk de uitvoering van het vervoer als zodanig betreft.

In zijn arrest van 12 oktober 2015, C-92/15 (ECLI:EU:C:2016:761) m.b.t. de draagwijdte van het begrip "vervoerder" van art. 1, onder b) van de hoger reeds aangehaalde Richtlijn 96/75/EG heeft het Hof van Justitie bovendien als volgt overwogen:

"31. En ce qui concerne l'article 1er, sous b), de la directive 96/75, qui définit la notion de "transporteur" au sens de cette directive comme "le propriétaire ou l'exploitant d'un ou de plusieurs bateaux de navigation intérieure", il convient de relever que le libellé de cette disposition n'indique nullement qu'il est nécessaire de posséder la qualité de "transporteur" au sens de cette disposition pour pouvoir conclure un contrat de transport de marchandises par voie navigable.

Ainsi, la Cour a conclu, au point 34, que "la présente directive ne règle donc nullement l'intervention (…) des personnes qui, sans disposer des moyens d'effectuer elles-mêmes un transport par voie navigable, s'engagent néanmoins personnellement à effectuer un tel transport en recourant aux services d'un batelier.", et que, au point 35, "Il ressort donc des considérants et des dispositions pertinentes de la directive 96/75 (…) que celle-ci ne règle pas tous les aspects – et est donc neutre à leur égard – que soulève la question préjudicielle, à savoir si l'on doit disposer d'un bateau pour conclure valablement un contrat de transporteur dans le domaine du transport de marchandises par voie navigable."

Dès lors, la Cour a statué comme suit:

"Dans le cadre des activités de transport de marchandises par voie navigable, l'article 1er, sous b), de la directive 96/75/CE du Conseil, du 19 novembre 1996, relative aux systèmes d'affrètement et de tarification dans le domaine des transports nationaux et internationaux par voie navigable dans la Communauté, pour autant qu'elles définissent le "transporteur" comme le propriétaire ou l'exploitant d'un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure, et l'article 2 de ladite directive, en ce qu'elle prévoit que, dans ce domaine, les contrats peuvent être librement conclus par les parties concernées, doivent être interprétés en ce sens qu'ils ne s'opposent pas à une réglementation nationale, telle que celle applicable au litige au principal, qui permet à une personne ne répondant pas à cette définition de conclure un contrat de transport en qualité de transporteur."

Le droit européen ne s'oppose donc pas à ce qu'un commissionnaire de transport soit assimilé à un transporteur, en ce qui concerne ses obligations et responsabilités contractuelles envers son donneur d'ordre, et à un expéditeur, en ce qui concerne ses obligations et responsabilités contractuelles envers le sous-transporteur.

Cette disposition tient compte de la réalité économique, le commissionnaire de transport jouant le rôle

"31. Wat artikel 1, onder b), van richtlijn 96/75 betreft, waarin het begrip "vervoerder" voor de toepassing van deze richtlijn wordt gedefinieerd als "een eigenaar of exploitant van één of meer binnenschepen", moet worden opgemerkt dat de bewoordingen van deze bepaling er op geen enkele manier op duiden dat het van belang is de hoedanigheid van "vervoerder" in de zin de zin van die bepaling te hebben om een vervoersovereenkomst op het gebied van goederenvervoer over de binnenwateren te kunnen sluiten.

Aldus kwam het Hof tot het besluit, punt 34, dat "deze richtlijn derhalve op geen enkele wijze de tussenkomst van (…) personen (regelt) die, zonder zelf over de middelen te beschikken om een vervoeractiviteit over de binnenwateren uit te voeren, zich echter persoonlijk ertoe verbinden om een dergelijk transport uit te voeren door een beroep te doen op de diensten van een schipper.", en dat, punt 35, "Uit de overwegingen en de relevante bepalingen van richtlijn 96/75 (…) dan ook (volt) dat deze richtlijn niet alle aspecten regelt – en dus neutraal is ten aanzien daarvan – die de prejudiciële vraag aan de orde stelt, namelijk of men over een schip moet beschikken om als vervoerder rechtsgeldig een overeenkomst op het gebied van goederenvervoer over de binnenwateren te kunnen sluiten."

Bijgevolg heeft het Hof als volgt voor recht verklaard:

"In het kader van activiteiten van goederenvervoer over de binnenwateren moeten artikel 1, onder b), van richtlijn 96/75/EG van de Raad van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap, voor zover daarin een „vervoerder" wordt gedefinieerd als een eigenaar of exploitant van één of meer binnenschepen, en artikel 2 van deze richtlijn, voor zover daarin is bepaald dat op dit gebied door de betrokken partijen vrij overeenkomsten worden gesloten, aldus worden uitgelegd dat zij zich niet verzetten tegen een nationale regeling zoals van toepassing op het hoofdgeding, die een persoon die niet aan deze definitie voldoet, toestaat een vervoersovereenkomst te sluiten in de hoedanigheid van vervoerder."

Het Europees recht verzet zich aldus er niet tegen om een vervoercommissionair gelijk te stellen met een vervoerder, wat zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft ten aanzien van zijn opdrachtgever, en met een afzender, wat zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft ten aanzien van de ondervervoerder.

Met deze bepaling wordt rekening gehouden met de economische realiteit, waarbij de vervoercommissionair

de transporteur principal et le transporteur effectif celui de transporteur secondaire.

Art. 3.6.1.6. Courtier en transport

Cette disposition régit ensuite la qualité et l'intervention du courtier en transport.

Ses tâches et responsabilités sont fondamentalement différentes de celles d'un commissionnaire de transport.

Le courtier en transport agit comme un intermédiaire pur, qui rapproche les parties dans le cadre des contrats visés au titre 6 Affrètement et transport. Toutefois, il n'assume aucune obligation quant à la bonne exécution de ce contrat.

L'intervention d'un courtier en transport était déjà prévue dans la loi sur l'affrètement fluvial, dans laquelle l'article 3 utilisait le terme "affréteur" pour le courtier en transport, le définissant comme "la personne qui sert d'intermédiaire pour la conclusion d'un contrat d'affrètement".

Bien que la définition indique clairement qu'il s'agit d'un intermédiaire, le terme d'affréteur utilisé est très malheureux, car, dans la pratique, ce terme est souvent également utilisé pour désigner le cocontractant du transporteur dans le cadre d'un contrat d'affrètement. Le libellé "courtier en transport" est donc utilisé pour la raison susmentionnée.

Toutefois, l'utilisation de ce libellé ne modifie pas en soi le rôle du courtier en transport, à savoir agir en tant qu'intermédiaire dans le cadre de la conclusion des différents types de contrats réglementés au titre 6. Cela ressort clairement de la définition du courtier en transport à l'article 3.1.1.5, 2°.

C'est précisément en raison du fait que le courtier de transport n'est pas une partie au contrat que la nouvelle réglementation a choisi de séparer les dispositions relatives à l'intervention du courtier de transport de celles relatives aux contrats.

L'inclusion de la réglementation relative à l'intervention du courtier en transport dans la loi sur l'affrètement fluvial était malencontreuse non seulement en raison de la terminologie défaillante, mais également, car l'article 59 de cette loi prévoyait un court délai de prescription pour toutes les actions en justice découlant d'un contrat régi par cette loi. Dès lors, selon une interprétation, le délai de prescription pour la perception de la commission était également d'un an; en revanche, selon une autre interprétation, cette créance était prescrite dans les délais de prescription de droit commun.

optreedt als hoofdvervoerder en de feitelijke vervoerder als ondervervoerder.

Artikel 3.6.1.6. Vervoermakelaar

Deze bepaling regelt vervolgens de hoedanigheid en tussenkomst van de vervoermakelaar.

Zijn taken en verantwoordelijkheden verschillen fundamenteel van die van een vervoercommissionair.

De vervoermakelaar treedt op als een zuivere tussenpersoon die in het kader van de onder titel 6 Bevrachting en vervoer genoemde overeenkomsten de partijen nader tot elkaar brengt. Hij neemt echter zelf geen verplichtingen op m.b.t. de goede uitvoering van die overeenkomst.

De tussenkomst van een vervoermakelaar was reeds voorzien in de wet op de rivierbevrachting, waarbij art. 3 voor de vervoermakelaar de term "bevrachter" hanteerde en deze daarbij definieerde als "degene die als tussenpersoon optreedt voor het sluiten van een bevrachtingsovereenkomst."

Hoewel uit de definitie duidelijk bleek dat het om een tussenpersoon ging, was de gebruikte term bevrachter erg ongelukkig, daar deze term in de praktijk veelal ook gebruik wordt ter aanduiding van de medecontractant van de vervoerder in het kader van een bevrachtingovereenkomst. Om voornoemde reden wordt de term vervoermakelaar gebezigd.

Het gebruik van deze term wijzigt echter op zich niets aan de rol van de vervoermakelaar, zijnde het optreden als tussenpersoon in het kader van de sluiting van de verschillende soorten overeenkomsten die in titel 6 geregeld. Zulks blijkt duidelijk uit de definitie van vervoermakelaar in art. 3.1.1.5, 2°.

Precies omwille van het feit dat de vervoermakelaar geen contractpartij is, is onder de nieuwe regeling ervoor geopteerd de bepalingen m.b.t. de tussenkomst van de vervoermakelaar te ontkoppelen van de bepalingen die betrekking hebben op de betreffende contracten zelf.

De opname van de regeling m.b.t. de tussenkomst van de vervoermakelaar in de wet op de binnenbevrachting was niet enkel ongelukkig omwille van de gebrekkige terminologie, maar ook omwille van het gegeven dat art. 59 van die wet voorzag in een korte verjaringstermijn voor alle rechtsvorderingen die ontstaan uit een overeenkomst die onder die wet viel. Volgens één strekking was de verjaringstermijn voor de inning van de provisie daarom eveneens één jaar, volgens een andere strekking verjaarde deze vordering daarentegen volgens de gemeenrechtelijke verjaringstermijnen.

Bien que l'art. 3.6.1.3 ne contienne aucune disposition à cet égard, il résulte du fait que les dispositions applicables au courtier de transport ont désormais été adoptées en dehors du cadre des dispositions spécifiques prévues aux chapitres 2 à 4, qui concernent les contrats régis par ces chapitres, que les délais de prescription qui y sont prévus ne s'appliquent pas aux créances relatives aux commissions.

Dès lors, étant donné qu'aucun délai de prescription spécifique n'est visé à l'art. 3.6.1.3, les délais de prescription de droit commun s'appliquent. Il en va de même pour toutes les autres demandes liées à l'intervention d'un courtier en transport, telles que les demandes fondées sur la responsabilité potentielle.

Étant donné que le courtier en transport n'est pas une partie au contrat dans les conventions prévues dans ce titre, la responsabilité du courtier en transport ne peut être engagée que s'il a agi en dehors de son mandat ou s'il n'a pas exécuté correctement son mandat.

Le premier paragraphe maintient ainsi la disposition existante selon laquelle le courtier en transport a droit à une rémunération, appelée commission comme dans la loi sur l'affrètement fluvial. L'obtention de cette commission est indépendante de la bonne exécution ou non du contrat par les parties qu'il a réunies, il suffit que le contrat ait été conclu suite à l'intervention d'un courtier en transport qui a réuni les parties concernées.

C'est précisément pour cette raison que la commission est due au courtier de transport intervenant uniquement en raison de la conclusion du contrat entre les parties qu'il a réunies et qu'elle est donc indifférente au sort ultérieur de ce contrat. Par conséquent, même si, après la conclusion du contrat, ce dernier est résilié ou n'est pas exécuté pour une raison quelconque, cela n'affecte pas le droit de l'intermédiaire à la commission.

Comme dans la loi sur l'affrètement fluvial, la commission s'élève à 5 % en l'absence de contrat contraire et ne peut jamais excéder 10 % du fret. La preuve d'une commission due supérieure à 5 % incombe au courtier en transport.

Alors que la règle des 5 % avait déjà été établie en 1920, il avait été souligné, durant les discussions qui ont abouti à la loi sur l'affrètement fluvial, que 5 % représentaient un pourcentage plutôt modeste pour les petits tonnages, compte tenu du travail à exécuter. Dès lors, la possibilité d'une commission plus élevée a été offerte, mais a été plafonnée et les abus sanctionnés par la perte de tout droit à la commission. (NOELS, D.,

Hoewel art. 3.6.1.3 ter zake geen bepaling bevat, volgt uit het gegeven dat de op de vervoermakelaar toepasselijk bepalingen thans zijn vastgesteld buiten het kader van de in de hoofdstukken 2 t.e.m. 4 vastgestelde specifieke bepalingen die betrekking hebben op de in die hoofdstukken geregelde contracten, dat de aldaar vastgestelde verjaringstermijnen niet van toepassing zijn op vorderingen m.b.t. de provisie.

Nu geen specifieke verjaringstermijn is opgenomen in art. 3.6.1.3 zijn bijgevolg de gemeenrechtelijke verjaringstermijnen van toepassing zijn. Hetzelfde geldt voor alle andere vorderingen die betrekking hebben op de tussenkomst van een vervoermakelaar, zoals vorderingen uit hoofde van mogelijke aansprakelijkheid.

Gezien de vervoermakelaar geen contractpartij is bij de in deze titel vastgestelde overeenkomsten, kan de aansprakelijkheid van de vervoermakelaar slechts aan de orde zijn indien hij buiten zijn mandaat is getreden of zijn mandaat niet correct heeft uitgevoerd.

Paragraaf 1 behoudt daarbij de bestaande regeling dat de vervoermakelaar recht heeft op een vergoeding, die zoals in de wet op de binnenbevrachting provisie wordt genoemd. Het bekomen van die provisie staat los van de al dan niet goede uitvoering van de overeenkomst door de partijen die hij tot elkaar heeft gebracht, vereist is enkel dat de overeenkomst is gesloten na tussenkomst van een vervoermakelaar die de betreffende partijen heeft samengebracht.

Precies om die reden is de provisie aan de tussengekomen vervoermakelaar verschuldigd louter op grond van de sluiting van de overeenkomst tussen de partijen die hij heeft samengebracht en derhalve onverschillig het verdere lot van die overeenkomst. Bijgevolg, ook indien na sluiting van de overeenkomst deze wordt ontbonden of welke reden ook niet uitgevoerd, doet zulks geen afbreuk aan het recht van de tussenpersoon op de provisie.

Zoals onder de wet op de binnenbevrachting is de provisie bij gebreke aan een andersluidende afspraak 5 % en kan zij nooit hoger zijn dan 10 % van de vracht. Het bewijs van een hogere verschuldigde provisie dan 5 % rust op de vervoermakelaar.

Waar de 5 % regel reeds in 1920 was ingeburgerd, was bij de besprekingen die tot de wet op de binnenbevrachting hebben geleid, opgemerkt dat voor kleinere tonnages 5 % eerder bescheiden was in het licht van de werkzaamheden die dienen verricht. Daarom werd de mogelijkheid van een hogere commissie opengesteld maar wel geplafonneerd en misbruik gesanctioneerd met het verlies van elk recht op commissie (NOELS, D.,

De tussenpersonen in het transportrecht, Mys & Breesch, 191-192).

Cette règle s'applique également si plus d'un courtier en transport intervient. Dans la pratique, il est fréquent qu'un courtier en transport, qui reçoit des instructions pour rechercher un transporteur, un fréteur ou un prestataire en vue de conclure un contrat, fasse appel à un collègue courtier en transport pour ce faire. Cela n'est évidemment pas interdit, mais ne peut justifier la facturation d'une commission plus élevée.

La sanction afférente à la violation de cette disposition, à savoir la déchéance de tout droit à une commission, a également été maintenue. Cette sanction a pour objet de prévenir les abus et a été et est donc considérée à juste titre par la doctrine comme une disposition d'ordre public. En vertu de l'article 3.6.1.3, toute disposition qui s'en écarte est donc nulle et non avenue. Afin de se prononcer sur la matérialité de l'abus, il convient de se fonder, non sur le pourcentage indiqué de la commission, mais plutôt sur le fret effectivement payé par le donneur d'ordre.

La règle, visée à l'article 5, paragraphe 3, de la loi sur l'affrètement fluvial, selon laquelle la commission est due par le batelier, n'a pas été retenue. Dans la pratique, le courtier en transport reçoit rarement, voire jamais, son mandat de l'ayant droit du fret, mais en règle générale, d'un expéditeur, d'un affréteur ou d'un destinataire des marchandises.

Cette nouvelle disposition n'interdit pas au courtier en transport de déduire la commission au moment du paiement du fret si le paiement du fret est exécuté par son intermédiaire. Toutefois, étant donné que la règle selon laquelle la commission est due par l'ayant droit de la cargaison n'est plus applicable, le courtier de transport devra prouver, si nécessaire, lors de la déduction de la commission au moment du règlement, qu'une partie ou la totalité de la commission n'a pas déjà été déduite auparavant.

La règle supplémentaire visée à l'article 5, troisième alinéa, de la loi sur l'affrètement fluvial, selon laquelle la commission n'est exigible qu'à partir du moment où le connaissement est soumis à la signature du batelier, n'a pas davantage été retenue. Non seulement cette disposition manquait déjà de pertinence dans la pratique, mais elle contredit également le fait que, sauf clause contraire, la commission est due par la simple conclusion du contrat entre les parties que le courtier a réunies. Le § 2 confirme ce principe.

Dès lors, rien ne justifie le fait que l'exigibilité de la commission soit différée jusqu'à ce qu'un connaissement

De tussenpersonen in het transportrecht, Mys & Breesch,, 191-192).

Die regel geldt ook indien meer dan één vervoermakelaar tussenkomt. In de praktijk doet het zich geregeld voor dat een vervoermakelaar die opdracht ontvangt om een vervoerder, vervrachter of opdrachtnemer te zoeken met het oog op het sluiten van een overeenkomst, daartoe beroep doet op een collega vervoermakelaar. Zulks is uiteraard niet verboden, maar kan geen aanleiding geven tot het aanrekenen van een hogere provisie.

Ook de sanctie bij miskenning van deze bepaling, met name verval van enig recht op vergoeding, werd daarbij behouden. Deze sanctie beoogt misbruiken te voorkomen en werd en wordt in de rechtsleer dan ook terecht beschouwd als een bepaling van openbare orde. In het licht van art. 3.6.1.3 is elke bepaling die daarvan afwijkt, dan ook nietig. Voor de bepaling of sprake is van misbruik, is niet het opgegeven percentage van de provisie bepalend, maar wel de vracht die door de opdrachtgever daadwerkelijk betaald wordt.

De regel, onder art. 5, derde lid Wet op de binnenbevrachting, dat de provisie verschuldigd is door de schipper, werd niet weerhouden. In de praktijk ontvangt de vervoermakelaar bijna zelden of nooit zijn mandaat van de rechthebbende op de vracht, maar in regel van een afzender, bevrachter of ontvanger van de goederen.

Deze nieuwe regeling verzet zich er op zich niet tegen dat de vervoermakelaar, indien de betaling van de vracht via deze verloopt, de provisie op het tijdstip van de betaling van de vracht hiervan afhoudt. Gezien echter de regel niet langer geldt dat de provisie door de rechthebbende op de vracht verschuldigd is, zal de vervoermakelaar desgevallend bij de inhouding van de provisie op het tijdstip van afwikkeling van de dienen aan te tonen dat de provisie niet eerder deels of geheel reeds werd afgehouden.

Ook de bijkomende regel onder art. 5, derde lid Wet op de binnenbevrachting, dat de provisie pas opeisbaar is vanaf het ogenblik dat het cognossement aan de schipper ter ondertekening is voorgelegd, werd niet weerhouden. Deze bepaling vertoonde niet enkel in de praktijk reeds geen relevantie meer, maar staat bovendien haaks op het gegeven dat de provisie, behoudens andersluidend beding, verschuldigd is door het louter sluiten van de overeenkomst tussen de partijen die hij heeft samengebracht. Paragraaf 2 bevestigt dit principe.

Er werd dan ook geen reden gezien om de opeisbaarheid van de provisie uit te stellen tot op het ogenblik dat

soit soumis à la signature. La conclusion du contrat est désormais considérée comme le moment où la commission est due et payable. La disposition correspondante visée à l'art. 5, alinéa 4, de la loi sur l'affrètement fluvial, selon laquelle le paiement de la commission au moment où le connaissement est soumis à la signature vaut règlement, a également été omise pour cette raison.

Le § 3 a pour objet d'exclure une discussion liée au fait que, dans la pratique, il est fréquent que le fret soit réglé par ou chez le courtier en transport. À cette fin, les affrètements fluviaux comportent souvent une clause selon laquelle le fret est payé par le courtier en transport.

La portée adéquate d'une telle clause a généré un débat dans la jurisprudence et la doctrine. Selon une interprétation, cette disposition implique que l'intermédiaire est le débiteur du fret, même s'il a donné le nom de son mandant. Selon une autre interprétation, cette disposition n'a d'autre portée que d'indiquer le lieu où le fret est payable.

La CMNI identifie explicitement les personnes devant payer le fret et de toutes les autres charges sur les marchandises, à savoir l'expéditeur et le destinataire. Par conséquent, le courtier en transport ne paie pas le fret et les autres créances sur les marchandises.

Étant donné que le courtier de transport est un intermédiaire et non une partie au contrat, une clause qui aurait pour effet que le courtier de transport devienne la partie contractante pour le paiement du fret et que l'ayant droit au fret ne puisse donc plus poursuivre sa partie au contrat réelle, ainsi que le destinataire des marchandises, est diamétralement opposée à la qualité d'intermédiaire.

Si les dispositions de la CMNI sont étendues au transport intérieur et si elles identifient explicitement la personne tenue de payer le fret et les autres créances sur les marchandises, il a été décidé qu'il n'était pas souhaitable qu'une telle clause puisse priver l'ayant droit au fret de son droit de se tourner pour le paiement vers ceux qui sont tenus d'y procéder en vertu du contrat et des dispositions légales.

Pour la raison précitée, le § 3 prévoit expressément que cette clause ne peut affecter le droit d'action du transporteur contre l'expéditeur et le destinataire et du fréteur contre l'affréteur. Pour les mêmes raisons, le

een cognossement ter ondertekening wordt overgelegd. De sluiting van de overeenkomst geldt voortaan als het ogenblik waarop de provisie opeisbaar is. Ook het daarbij aansluitend voorschrift van art. 5, vierde lid Wet op de binnenbevrachting, volgens hetwelk betaling van de provisie op het ogenblik dat het cognossement ter ondertekening wordt overgelegd, als afrekening geldt, werd om die reden weggelaten.

Paragraaf 3 beoogt een discussie uit te sluiten die verband houdt met het gegeven dat het in de praktijk geregeld voorkomt dat de vracht door of bij de vervoermakelaar wordt afgewikkeld. Daartoe is vaak in binnenvaartcharters een clausule opgenomen, op grond waarvan de vracht betaald wordt door de vervoermakelaar.

In rechtspraak en rechtsleer heeft de juiste draagwijdte van dergelijke clausule aanleiding gegeven tot discussie. Volgens één strekking brengt die bepaling met zich dat de tussenpersoon de debiteur is van de vracht, ook indien hij de naam van zijn mandant heeft medegedeeld. Volgens een andere strekking heeft die bepaling geen andere draagwijdte dan aanduiding van de plaats waar de vracht betaalbaar is.

Het CMNI bepaalt uitdrukkelijk wie instaat voor de betaling van de vracht en alle andere op de goederen rustende kosten, namelijk de afzender en de geadresseerde. De vervoermakelaar staat derhalve niet in voor de betaling van de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen.

Gezien de vervoermakelaar een tussenpersoon is en geen contractpartij staat een beding dat ertoe zou leiden dat de vervoermakelaar de contractpartij wordt voor de betaling van de vracht en dat de rechthebbende op de vracht hierdoor zijn werkelijke contractpartij niet meer zou kunnen aanspreken, alsook evenmin de ontvanger van de goederen, haaks op de hoedanigheid van tussenpersoon.

Waar de bepalingen van het CMNI worden uitgebreid tot binnenlands vervoer en deze uitdrukkelijk regelen wie tot de betaling van de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen gehouden zijn, werd het niet wenselijk geacht dat door een dergelijk beding in de charter de rechthebbende op de vracht mogelijks zijn recht zou verliezen om zich in betaling te richten tot diegenen die daartoe op basis van de overeenkomst en de wettelijke bepalingen gehouden zijn.

Om voornoemde reden wordt uitdrukkelijk in § 3 bepaald dat dergelijk beding geen afbreuk kan doen aan het vorderingsrecht van de vervoerder tegen de afzender en de ontvanger en van de vervrachter tegen de bevrachter.

prestataire conserve également son droit d'action contre son cocontractant.

Dès lors, une telle clause n'est pas nulle en soi, mais n'a pas d'autre signification que le fait que le paiement du fret est effectivement réglé par le courtier en transport, et n'affecte pas le fait que l'ayant droit au fret conserve son droit d'action contre son cocontractant et ceux qui sont légalement responsables de ce paiement.

À défaut de règlement du fret par le courtier de transport, l'ayant droit devra donc exercer son droit d'action contre ce dernier, ce dernier ne pouvant invoquer la clause correspondante pour ne pas être tenu de payer, même s'il a déjà transmis le fret au courtier. En la matière, la doctrine a affirmé à juste titre que le transfert du fret au courtier en transport n'a pas d'effet libératoire (VAN BLADEL, G., *Le contrat de transport par bateaux d'intérieur et l'affrètement en séjour. Étude doctrinale et de jurisprudence*, Anvers, Lloyd Anversois, 1948, 1099, n° 2269).

Simultanément, le § 3 a pour objet de limiter les abus constatés dans la pratique, par lesquels un intermédiaire se fait passer pour le débiteur du fret vis-à-vis de la personne ayant droit au fret en vertu d'une telle clause, la perçoit auprès de l'expéditeur ou du destinataire, mais ne la transmet pas à l'ayant droit final du fret.

Bien que le § 3 ne mentionne que le fret, cela s'applique également à toutes les autres créances sur les marchandises, telles que les surestaries, les frais de déhalage, etc.

Le § 4 vise à mettre fin à un autre débat dans la jurisprudence et la doctrine. En particulier, il était souvent admis que, si le courtier en transport ne communiquait pas au transporteur, au fréteur ou au prestataire le nom de la personne pour laquelle il intervient, de l'expéditeur ou du destinataire des marchandises, au plus tard au moment de la conclusion du contrat, il était réputé être lui-même la partie contractante.

Cela pouvait entraîner des conséquences indésirables pour le courtier en transport, qui n'avait pas l'intention de s'engager en tant que partie contractante, car il serait alors considéré comme l'expéditeur. Inversement, cela impliquait également pour le transporteur qu'il ne pouvait plus s'adresser à la partie qui intervenait réellement en qualité d'expéditeur.

Cette affirmation est en contradiction avec la réglementation visée dans la Convention CMNI, selon laquelle

Om dezelfde redenen behoudt ook de opdrachtnemer zijn vorderingsrecht tegen zijn contractpartij.

Een dergelijk beding is derhalve op zich niet nietig, maar heeft geen verdere strekking dan dat de betaling van de vracht feitelijk wordt afgewikkeld door de vervoermakelaar, en laat onverlet dat de rechthebbende op de vracht zijn vorderingsrecht behoudt t.a.v. zijn contractpartij en degenen die wettelijk tot die betaling gehouden zijn.

In geval van niet afwikkeling van de vracht door de vervoermakelaar, zal de rechthebbende zijn vorderingsrecht dan ook tegen deze laatsten dienen uit te oefenen, waarbij dezen zich niet op het betreffend beding kunnen beroepen om niet tot betaling gehouden te zijn, ook niet indien zij de vracht reeds zouden hebben doorgestort aan de makelaar. In de rechtsleer is desbetreffend terecht gesteld dat de doorstorting van de vracht aan de vervoermakelaar niet bevrijdend werkt (VAN BLADEL, G., *Le contrat de transport par bateaux d'intérieur et l'affrètement en séjour. Étude doctrinale et de jurisprudence*, Antwerpen, Lloyd Anversois, 1948, 1099, nr. 2269).

Met § 3 wordt tegelijk beoogd paal en perk te stellen aan misbruiken die zich in de praktijk hebben voorgedaan, waarbij een tussenpersoon zich tegenover de rechthebbende op de vracht op grond van een dergelijk beding profileert als de debiteur van de vracht, deze int bij de afzender of ontvanger, maar deze niet doorstort aan de uiteindelijk rechthebbende van de vracht.

Hoewel § 3 enkel gewag maakt van de vracht, geldt zulks evenzeer voor alle andere vorderingen die op de goederen rusten, zoals overliggelden, verhaalkosten, enz.

Paragraaf 4 beoogt een einde te stellen aan een andere discussie in rechtspraak en rechtsleer. Met name werd vaak aangenomen dat de vervoermakelaar, wanneer deze niet uiterlijk bij de contractsluiting aan de vervoerder, vervrachter of opdrachtnemer de naam meedeelde van degene voor wie hij de optreedt, afzender of ontvanger van de goederen, geacht werd zelf de contractpartij te zijn.

Dit kon voor de vervoermakelaar, die niet de intentie had zich als contractpartij te verbinden, ongewenste gevolgen met zich brengen, daar deze alsdan als afzender gehouden werd. Omgekeerd bracht dit ook voor de vervoerder met zich dat deze zich niet meer kon richten tegen de partij die daadwerkelijk als afzender is opgetreden.

Deze stelling staat haaks op de regeling onder het CMNI-verdrag, op grond waarvan onder afzender wordt

l'expéditeur désigne "toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur" (art. 1.4 CMNI) et selon laquelle l'absence d'une ou plusieurs mentions dans le document de transport, telles que le nom de l'expéditeur, n'affecte pas la nature juridique de ce document de transport.

En vertu du § 4, le courtier en transport doit communiquer le nom de son donneur d'ordre au tiers cocontractant au plus tard au début de l'exécution du contrat, sans que cela n'affecte le fait que le contrat est conclu avec le donneur d'ordre du courtier en transport.

Le fait que le courtier en transport doive communiquer le nom de son donneur d'ordre au plus tard au début de l'exécution du contrat constitue déjà en soi une dérogation à la jurisprudence selon laquelle le courtier en transport devait lui-même communiquer le nom de l'expéditeur au moment de la conclusion du contrat.

La sanction que la jurisprudence a attachée à une violation de cette obligation, notamment le fait que le courtier en transport soit alors considéré comme l'expéditeur, n'est pas suivie.

Le paragraphe 4 prévoit expressément que cela n'affecte pas le fait que le contrat est conclu avec l'expéditeur. Si le courtier en transport n'a pas communiqué le nom à temps, le statut d'expéditeur sera dérivé des documents de transport, tels que le connaissement et d'autres documents de chargement et de déchargement.

Si le courtier en transport est négligent, il sera également solidairement responsable avec l'expéditeur.

Pour être complet, la Cour de justice a, dans l'arrêt du 12 octobre 2015, C-92/15 (ECLI:EU:C:2016:761) précité, indiqué que les dispositions de la directive (CEE) 96/75 précitée ne concernent pas la réglementation de l'intervention du courtier de l'affrètement dans le cadre des contrats ayant pour objet le transport de marchandises:

"34. La directive 96/75 ne mentionnant nullement l'intervention d'une partie en qualité "de courtier d'affrètement" ou "d'affréteur" dans un contrat de transport de marchandises par voie navigable, elle ne réglemente donc nullement l'intervention des courtiers en affrètement (…). La qualification en droit national d'une partie à ces contrats comme étant un "courtier d'affrètement" ou un "affréteur" est donc indépendante de l'interprétation de cette directive."

verstaan "*een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder*;" (art. 1.4 CMNI) en waarbij het ontbreken van één of meer gegevens in het vervoersdocument, zoals de naam van de afzender, de juridische aard van dit vervoersdocument niet aantast.

Op grond van § 4 is de vervoermakelaar wel gehouden om uiterlijk bij aanvang van de uitvoering van de overeenkomst de naam van zijn opdrachtgever mede te delen aan de derde-medecontractant, maar laat zulks onverlet dat de overeenkomst gesloten wordt met de opdrachtgever van de vervoermakelaar.

Dat de vervoermakelaar uiterlijk bij aanvang van de uitvoering van de overeenkomst de naam van zijn opdrachtgever dient mede te delen, houdt op zich reeds een afwijking in op de thans in de rechtspraak geldende rechtsopvatting dat de vervoermakelaar reeds bij contractsluiting zelf de naam van de afzender diende mede te delen.

De sanctie die de rechtspraak aan een tekortkoming van die verplichting koppelde, met name dat de vervoermakelaar alsdan als afzender wordt aangemerkt, wordt niet gevolgd.

Uitdrukkelijk bepaalt § 4 dat zulks geen afbreuk doet aan het feit dat de overeenkomst met de afzender wordt gesloten. Wanneer de vervoermakelaar de naam niet tijdig heeft medegedeeld, zal de hoedanigheid van afzender worden afgeleid uit de vervoerdocumenten, zoals het cognossement en andere laad- en losdocumenten.

Indien de vervoermakelaar nalatig is, zal hij bovendien hoofdelijk met de afzender gehouden zijn.

Volledigheidshalve, in het hoger reeds aangehaald arrest van 12 oktober 2015, C-92/15 (ECLI:EU:C:2016:761) heeft het Hof van Justitie aangegeven dat de bepalingen van de hoger genoemde Richtlijn (EEG) 96/75 geen betrekking hebben op de regeling van de tussenkomst van de bevrachtingsmakelaar in het kader van overeenkomsten die goederenvervoer tot voorwerp hebben:

"34. Aangezien richtlijn 96/75 op geen enkele wijze de tussenkomst van een partij in de hoedanigheid van „bevrachtingsmakelaar" of „bevrachter" bij een overeenkomst op het gebied van goederenvervoer over de binnenwateren noemt, regelt deze richtlijn derhalve op geen enkele wijze de tussenkomst van bevrachtingsmakelaars (…). De kwalificatie in het nationale recht van een partij bij deze overeenkomsten als zijnde „bevrachtingsmakelaar" of „bevrachter" staat dan ook los van de uitlegging van deze richtlijn."

Art. 3.6.1.7. Fret

En pratique, différents termes sont utilisés pour désigner la rémunération versée dans le cadre des différents contrats visés aux chapitres 2 à 4. Le terme fret est couramment utilisé dans le cadre de l'exécution d'un contrat de transport unique. De même, le terme "fret" est souvent utilisé dans un contrat d'entreposage, bien qu'il puisse également faire référence à un tarif d'entreposage.

Si l'exécution des transports fait partie d'un contrat d'affrètement à temps, on parle souvent de loyer ou de redevance quotidienne, hebdomadaire ou mensuelle. Dans le cas d'un contrat de poussage, les termes "tarif de poussage" sont couramment utilisés; dans le cas d'un contrat de remorquage, on parle généralement de frais de remorquage.

Toutes ces appellations visent à refléter la même chose, à savoir la rémunération convenue pour les services convenus à fournir. Pour des raisons de lisibilité des textes, il a été décidé d'utiliser un seul terme, à savoir le terme "fret", qui désigne donc le prix convenu pour la prestation de service concernée.

Cette appellation, qui était déjà utilisée dans la loi sur l'affrètement fluvial et y était définie comme le "prix de location d'un bateau de navigation intérieure" (art. 4, premier alinéa) et qui figure également dans la CMNI (art. 10.1), couvre donc le prix convenu pour la prestation de service, quelle que soit la désignation utilisée par les parties et quel que soit le mode de calcul de ce prix.

Article 3.6.1.8. Avarie commune

Le premier alinéa de cette disposition vise à préciser que toute situation d'avarie commune qui pourrait survenir dans le cadre de contrats visés au titre 6 est régie par les dispositions du titre 7 du livre 3, déjà publié (section 3.7.1.4), étant entendu que la règle d'avarie commune pertinente est, en vertu de l'article 3.7.1.2, de droit supplétif.

Le premier alinéa du § 2 a pour objet de préciser qu'il ne peut être dérogé au régime impératif de la responsabilité du transporteur, tel qu'il résulte de la sous-section 5 de la section 1 du chapitre 3. Le troisième alinéa du § 2 vise ainsi à préciser que le fait que la règle de l'avarie commune, telle qu'elle est visée au titre 7, est de droit supplétif et ne permet cependant pas aux parties de déroger au régime impératif de la responsabilité du transporteur tel qu'il est visé dans la sous-section 5 de la section 1 du chapitre 3.

Artikel 3.6.1.7. Vracht

In de praktijk worden verschillende termen gebruikt ter aanduiding van de vergoeding die betaald wordt in het kader van de verschillende in de hoofdstukken 2 tot en met 4 geregelde overeenkomsten. In het kader van de uitvoering van een enkele vervoerovereenkomst wordt veelal de term vracht gehanteerd. Bij een opslagovereenkomst wordt vaak ook de term "vracht" gebruikt, al kan ook sprake zijn van een opslagtarief.

Wanneer de uitvoering van transporten deel uitmaakt van een tijdbevrachtingovereenkomst wordt veelal gesproken van een huurprijs of dag-, week- of maandvergoeding. Bij een duwovereenkomst wordt veelal de term "duwtarief" gehanteerd, bij een sleepovereenkomst is meestal sprake van een sleeploon.

Al deze benamingen beogen hetzelfde weer te geven, met name de overeengekomen vergoeding voor de overeengekomen te leveren diensten. Met het oog op leesbaarheid van de teksten werd ervoor geopteerd één term te hanteren, namelijk de term "vracht", die aldus de overeengekomen prijs is voor de betreffende dienstverrichting.

Deze benaming, die reeds in de wet op de binnenbevrachting werd gebezigd en aldaar was gedefinieerd als de "huurprijs van een binnenschip" (art. 4, eerste lid) en tevens voorkomt in het CMNI (art. 10.1), dekt derhalve de voor de dienstverrichting overeengekomen prijs, onverschillig de benaming die partijen daarbij zelf hanteren en onverschillig hoe die prijs berekend is.

Artikel 3.6.1.8. Averij-grosse

Paragraaf 1 van deze bepaling beoogt duidelijk te stellen dat elke averij-grosse situatie die zich kan voordoen in het kader van de in titel 6 geregelde overeenkomsten, geregeld wordt door de bepalingen van de reeds eerder gepubliceerde titel 7 van boek 3 (art. 3.7.1.4), met dien verstande dat de betreffende averij-grosse regeling op grond van art. 3.7.1.2 van aanvullend recht is.

Paragraaf 2, eerste alinea beoogt duidelijk te stellen dat niet kan worden afgeweken van de dwingendrechtelijke regeling van de aansprakelijkheid van de vervoerder, zoals die opgenomen is in onderafdeling 5 van afdeling 1 van hoofdstuk 3. De derde alinea van § 2 beoogt daarbij duidelijk te stellen dat het gegeven dat de averij-grosse regeling, zoals deze is opgenomen in titel 7, van aanvullend recht is, partijen niettemin niet toelaat af te wijken van de dwingende regeling van de vervoerdersaansprakelijkheid zoals die is opgenomen in onderafdeling 5 van afdeling 1 van hoofdstuk 3.

Le deuxième alinéa du § 2 a pour objet de préciser que la contribution à l'avarie commune ainsi que l'indemnité d'assistance sont considérés comme une moins-value des biens.

Article 3.6.1.9. Instructions et délégation de compétence

Dans certains cas, le transporteur, le fréteur ou le prestataire sera également celui sous la direction duquel le bateau de navigation intérieure se trouve, mais tel n'est pas toujours le cas. Sur la base, entre autres, des questions susmentionnées, les parties aux contrats de transport, d'entreposage et d'emport susmentionnés sont soumises à plusieurs obligations concernant la fourniture réciproque d'informations et de documents, tels que les documents de chargement et de déchargement devant être complétés sur les quais de chargement et de déchargement et autres terminaux.

Cette disposition vise donc à préciser que, même si le transporteur n'est pas le batelier, ce dernier est autorisé à accomplir valablement les actes énumérés dans l'article et, inversement, que les informations et documents qui doivent être transmis à ce dernier par le cocontractant, le fréteur ou le prestataire du transporteur, sont valablement réputés avoir été communiqués ou remis à ce dernier s'ils ont été communiqués ou remis au batelier.

Il est expressément prévu que ces actes ne constituent pas l'exercice de l'autorité patronale (de la part du cocontractant) ni la mise à disposition de personnel (dans le chef du transporteur, fréteur ou du prestataire). Dès lors, le fait que le batelier remplisse ou signe les documents de chargement que le transporteur doit remettre à l'expéditeur ou au destinataire pour le chargement, ne sera pas considéré, de la part de l'expéditeur ou du destinataire, comme un exercice de l'autorité de l'employeur sur le batelier et, de la part du transporteur, comme une mise à disposition de personnel à l'expéditeur ou au destinataire.

De même, dans le cadre d'un contrat d'affrètement à temps ou au voyage, ou un contrat d'affrétement pour séjourner ou naviguer, ou un contrat au tonnage, les instructions directement fournies par l'affréteur au batelier en sa qualité de représentant du fréteur, concernant les marchandises à charger, les heures et les lieux de chargement ou de déchargement et les documents et renseignements fournis par le batelier à l'affréteur, ne constituent pas un exercice de l'autorité patronale de la part de l'affréteur ou, inversement, une mise à disposition de personnel par le transporteur.

De tweede alinea van § 2 beoogt duidelijk te stellen dat de bijdrage in averij-grosse alsook het hulploon worden beschouwd als een waardevermindering van de goederen.

Artikel 3.6.1.9. Instructies en delegatie van bevoegdheid

In een aantal gevallen zal de vervoerder, vervrachter of opdrachtnemer ook degene zijn onder wiens leiding het binnenschip staat, maar dit is niet altijd het geval. Op grond van onder meer de hiervoor genoemde vragen rusten op de partijen betrokken bij de hiervoor genoemde overeenkomsten van vervoer, opslag en meenemen een aantal verplichtingen m.b.t. het verschaffen aan elkaar van informatie en documenten, zoals laad- en losdocumenten die op laad- en losplaatsen en andere terminals dienen ingevuld.

Deze bepaling beoogt daarom duidelijk te stellen dat, ook indien de vervoerder niet de schipper is, deze laatste bevoegd is om rechtsgeldig de in het artikel opgesomde handelingen te stellen en omgekeerd dat informatie en documenten die door de medecontractant van de vervoerder, vervrachter of opdrachtnemer aan deze laatste dienen overgemaakt, rechtsgeldig geacht worden aan deze medegedeeld of bezorgd te zijn, indien zij zijn medegedeeld of bezorgd aan de schipper.

Uitdrukkelijk is voorzien dat deze handelingen geen uitoefening van werkgeversgezag (in hoofde van de medecontractant) noch terbeschikkingstelling van personeel (in hoofde van de vervoerder, vervrachter of opdrachtnemer) uitmaken. Aldus zal bv. het invullen of ondertekenen door de schipper van laaddocumenten die door de vervoerder ten behoeve van de lading aan de afzender of ontvanger moeten worden bezorgd, in hoofde van de afzender of ontvanger niet worden beschouwd als een uitoefening van werkgeversgezag over de schipper en in hoofde van de vervoerder niet als een terbeschikkingstelling van personeel aan de afzender of ontvanger.

Zo ook zijn instructies die door de bevrachter binnen het kader van een reis- of tijdbevrachtingsovereenkomst of een bevrachtingsovereenkomst om te liggen of te varen of een tonnageovereenkomst rechtstreeks aan de schipper als vertegenwoordiger van de vervrachter worden verstrekt m.b.t. de te laden goederen, de tijdstippen en plaatsen van belading of lossing en de documenten en info die door de schipper aan de bevrachter worden verstrekt, niet aan te merken als enige uitoefening van werkgeversgezag in hoofde van de bevrachter noch omgekeerd als enige terbeschikkingstelling van personeel door de vervoerder.

Il en va de même pour les contrats d'emport ou de remorquage.

Art. 3.6.1.10. Affrètement et la formation des prix

Le § 1er constitue la reproduction de l'art. 2 de la directive (CEE) du 19 novembre 1996 concernant les modalités d'affrètement et de formation des prix dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable dans la Communauté (*JO*, L 304 du 27.11.1996, p. 12), avec l'ajout que les transports pour compte propre, qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive, sont également exécutés librement.

La disposition concernée n'est pas nouvelle, mais était précédemment visée à l'art. 4 de la loi du 3 juin 2014 relative à l'affrètement et la formation des prix dans la navigation intérieure, qui a transposé en droit belge la directive précitée, et a été transposé, par la loi du 3 mai 2019, dans le livre 3 titre 6 Affrètement et transport du Code de la Navigation en tant qu'art. 3.6.1.4.

La portée précise de l'article 2 de cette directive a été clarifiée par la Cour de Justice dans son arrêt du 12 octobre 1996, affaire C-92/15, ECLI:EU:C:2016:761, paragraphe 33:

"Il s'ensuit que la directive 96/75 se limite spécifiquement à interdire les deux éléments caractéristiques du fonctionnement des bourses d'affrètement au tour de rôle, à savoir le système de répartition selon le rang dans lequel les bateaux deviennent disponibles et celui des prix fixés préalablement. Partant, elle n'a pas pour objet de réglementer de manière générale les contrats de transport de marchandises par voie navigable."

Ainsi, cette disposition ne poursuit d'autre but que d'interdire de soumettre la conclusion de contrats de transport à un système d'affrètement par rotation et d'assurer la libre négociation des prix. Toutefois, la directive ne porte nullement atteinte au droit des États membres de fixer les conditions de transport par voie législative et de déterminer leur caractère supplétif ou impératif.

Le § 2 reprend l'art. 3.6.1.5 § 1er du Code de la Navigation, tel qu'introduit par la loi du 3 mai 2019.

Cette disposition complète les deux corrections apportées aux dispositions des chapitres 2 à 4 du titre 6, à savoir les règles relatives aux clauses illégales et aux clauses de nullité, examinées précédemment.

Hetzelfde geldt in het kader van overeenkomsten tot meenemen of slepen.

Art. 3.6.1.10. Vrije bevrachting en prijsvorming

Paragraaf 1 vormt de reproductie van art. 2 Richtlijn (EEG) van 19 november 1996 houdende voorschriften inzake bevrachting en prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren in de Gemeenschap (*P.B.*, L 304 van 27.11.1996, blz. 12), met de toevoeging dat ook het eigen vervoer, dat buiten de werkingssfeer van deze richtlijn valt, vrij wordt verricht.

De betreffende bepaling is niet nieuw, maar vormde eerder reeds art. 4 van de wet van 3 juni 2014 betreffende de bevrachting en de prijsvorming in de binnenvaart, waarbij voornoemde richtlijn in het Belgisch recht werd omgezet en werd bij de wet van 3 mei 2019 opgenomen in boek 3 titel 6 Bevrachting en Vervoer van het Scheepvaartwetboek als art. 3.6.1.4.

De juiste draagwijdte van art. 2 van deze richtlijn werd door het Hof van Justitie verduidelijkt in zijn arrest van 12 oktober 1996, zaak C-92/15, ECLI:EU:C:2016:761, punt 33:

"Hieruit volgt dat richtlijn 96/75 zich er in het bijzonder toe beperkt de twee elementen te verbieden die kenmerkend zijn voor de werking van het bevrachtingssysteem volgens toerbeurt, te weten het systeem van verdeling in de volgorde waarin de schepen beschikbaar komen en van de vastgestelde prijzen. De richtlijn heeft derhalve niet tot doel om op algemene wijze overeenkomsten inzake goederenvervoer over de binnenwateren te reguleren."

Aldus heeft deze bepaling geen verdere strekking dan te verbieden dat het sluiten van vervoerovereenkomsten afhankelijk wordt gesteld van een bevrachtingssysteem volgens toerbeurt en te waarborgen dat vrij over de prijzen wordt onderhandeld. De richtlijn laat echter geheel onverlet het recht van de lidstaten om bij wet vervoerwaarden vast te stellen en het aanvullend dan wel dwingend karakter hiervan te bepalen.

Paragraaf 2 herneemt art. 3.6.1.5 § 1 Scheepvaartwetboek, zoals ingevoerd bij wet van 3 mei 2019.

Deze bepaling vormt een aanvulling op de twee eerder reeds besproken correcties op het principieel aanvullend karakter van de bepalingen van de hoofdstukken 2 t.e.m. 4 van titel 6, t.w. de regelingen m.b.t. onrechtmatige en nietige bedingen.

Le premier alinéa établit l'interdiction de l'abus d'une position de dépendance économique, la dernière phrase de ce paragraphe n'ayant qu'une valeur d'exemple et sanctionne l'abus de droit, qui peut résulter d'une position de dépendance économique.

Une clause contractuelle abusive peut notamment exister lorsque le cocontractant peut unilatéralement suspendre ou limiter l'exécution du contrat en tout ou en partie ou l'obligation de payer le fret sur la base d'une violation d'une obligation contractuelle, invoquée soit par le cocontractant lui-même, soit par un tiers, sans qu'il soit nécessaire de prouver cette violation ou sans qu'elle soit prouvée. De même, tel peut être le cas lorsque les frais ou les temps de chargement et de déchargement dépendent de la bonne volonté d'un tiers.

Si l'on veut invoquer un abus d'une position de dépendance économique, cet abus devra évidemment être démontré. À cette fin, le deuxième alinéa du § 2 contient plusieurs directives.

Le troisième paragraphe impose une sanction spéciale à quiconque enfreint l'interdiction, à savoir l'obligation de payer les frais impayés résultant des dispositions légales et réglementaires de nature fiscale et sociale pendant l'utilisation du bateau de navigation intérieure.

Il résulte déjà du libellé de cette interdiction qu'il est indifférent en droit que l'abus émane du cocontractant, mais qu'il peut également émaner d'un tiers et qu'il est donc également indifférent en droit que l'interdiction émane de tarifs ou de clauses contractuelles abusives ou d'actes ou de décisions de tiers.

Le § 3 reprend dans son premier alinéa une interdiction déjà introduite en 2014 et retenue lors de l'introduction du Code de la Navigation. Cette disposition interdit l'utilisation d'un bateau de navigation intérieure qui n'est pas assuré contre tous les risques de la navigation. L'utilisation d'un bateau de navigation intérieure non assuré engendre un risque injustifié pour les personnes et l'environnement.

L'interdiction ne se limite pas à la navigation proprement dite, mais s'applique également si le bateau de navigation intérieure est amarré. Cela résulte déjà du fait que l'interdiction s'applique également lorsque le bateau de navigation intérieure concerné est utilisé pour stocker des marchandises. Le terme "transport" pouvant être interprété de manière restrictive, il est désormais

De eerste alinea bepaalt het verbod om misbruik te maken van een positie van economische afhankelijkheid, waarbij de laatste zin van deze alinea enkel bedoeld is bij wijze van voorbeeld en sanctioneert het misbruik van recht dat uit een positie van economische afhankelijkheid kan voortvloeien.

Van een onbillijke contractuele voorwaarde kan onder meer sprake zijn, wanneer eenzijdig door de medecontractant de uitvoering van de overeenkomst geheel of gedeeltelijk of de verbintenis tot betaling van de vracht kan worden geschorst of beperkt op grond van een, hetzij door de medecontractant zelf dan wel een derde, ingeroepen tekortkoming aan een contractuele verplichting zonder dat het bewijs van die tekortkoming dient geleverd te worden noch wordt geleverd. Evenzeer kan hiervan sprake zijn bij het afhankelijk stellen van vergoedingen of van laad- en lostermijnen van de willekeur van een derde.

Wil men zich daarbij beroepen op een misbruik maken van een positie van economische afhankelijkheid, zal uiteraard dit misbruik dienen aangetoond. Daartoe bevat het tweede lid van § 2 een aantal richtlijnen.

Het derde lid legt daarbij een bijzondere sanctie op aan eenieder die het verbod overtreedt, met name de gehoudenheid tot tijdens het gebruik van het binnenschip ontstane en onbetaald gebleven kosten welke voortvloeien uit wettelijke en reglementaire bepalingen van fiscale en sociale aard.

Uit de formulering van dit verbod volgt reeds dat niet rechtens relevant is dat het misbruik is uitgegaan van de medecontractant, maar dat dit evenzeer kan uitgaan van een derde en het dus ook rechtens irrelevant is of het verbod voortspruit uit onbillijke tarieven of onbillijke contractuele voorwaarden dan wel uit handelingen of beslissingen van derden.

Paragraaf 3 herneemt in de eerste alinea een verbod dat reeds in 2014 werd ingevoerd en bij de invoering van het Scheepvaartwetboek was behouden. Deze bepaling verbiedt het gebruik van een binnenschip dat niet verzekerd is tegen alle risico's van de vaart. Het inzetten van een binnenschip zonder dat het verzekerd is, creëert een onverantwoord risico voor mens en omgeving.

Het verbod is niet beperkt tot de vaart zelf, maar geldt evenzeer indien het binnenschip stil ligt. Dit volgt reeds uit het feit dat het verbod evenzeer geldt wanneer het betreffend binnenschip gebruikt wordt voor de opslag van goederen. Omdat de term vervoer restrictief zou kunnen worden uitgelegd, wordt thans aan het verbod toegevoegd dat dit evenzeer geldt indien sprake is van

ajouté à l'interdiction qu'elle s'applique également en cas d'opération d'emport. Ainsi, l'interdiction s'applique à toutes les opérations de navigation intérieure réglementées aux chapitres 2 à 4.

Elle interdit en outre l'utilisation de bateaux de navigation intérieure qui ne remplissent pas toutes les conditions légales. L'utilisation de bateaux de navigation intérieure qui ne remplissent pas toutes les conditions légales entraîne une distorsion de la concurrence.

Les interdictions visent toute personne utilisant des bateaux de navigation intérieure qui ne remplissent pas ces conditions ou l'une d'entre elles.

Chapitre 2 Contrats d'affrètement

Section 1 Affrètement coque nue et location-vente

Art. 3.6.2.1. Application matérielle

Cette disposition confirme le caractère supplétif de la réglementation. En effet, l'objectif n'est pas de restreindre la réglementation relative à l'affrètement coque nue.

Comme expliqué dans le cadre du concept de contrôle économique, des réglementations dérogatoires sont observées dans la pratique et, même dans le cas d'un affrètement coque nue, certains coûts sont payés par le fréteur, car il peut avoir un intérêt à le faire.

Le contrat de location-vente d'un bateau de navigation intérieure est un contrat *sui generis*, qui présente des caractéristiques de location et d'achat.

L'acquéreur d'un navire en location-vente, tout comme l'affréteur coque nue, reçoit le navire à sa disposition, en payant une redevance à intervalles périodiques, généralement mensuels, qui est souvent décrite dans le contrat comme un loyer.

L'affréteur de bateau de navigation intérieure, tout comme l'affréteur coque nue, a le pouvoir économique du bateau de navigation intérieur, de sorte que les revenus tirés de son exploitation lui reviennent.

À la différence d'un contrat d'affrètement coque nue pur, le contrat de location-vente comporte l'obligation pour le locataire-acheteur d'acheter le bateau de navigation intérieur à la fin de la période convenue, soit à un prix égal au total des redevances payées, soit à un prix égal à ces redevances, majorées d'une marge bénéficiaire.

een verrichting tot meenemen. Aldus is het verbod van toepassing op alle in de hoofdstukken 2 tot en met 4 geregelde verrichtingen van binnenscheepvaart.

Voorts verbiedt het verbod gebruik te maken van binnenschepen die niet voldoen aan alle wettelijke voorwaarden. Het gebruiken van binnenschepen die niet aan alle wettelijke voorwaarden voldoen, leidt tot concurrentievervalsing.

De verboden richten zich tot eenieder die gebruik maakt van binnenschepen die niet aan deze voorwaarden of aan één ervan voldoen.

Hoofdstuk 2 Bevrachtingsovereenkomsten

Afdeling 1 Rompbevrachting en huurkoop

Art. 3.6.2.1. Materiële toepassing

Deze bepaling bevestigt het principieel aanvullend karakter van de regeling. Het is immers niet de bedoeling de regeling van de rompbevrachting in een dwingend keurslijf te duwen.

Zoals toegelicht bij het begrip economisch zeggenschap komen in de praktijk afwijkende regelingen voor waarbij ook in geval van rompbevrachting bepaalde kosten door de vervrachter betaald worden, daar deze hierbij ook belang kan hebben.

De overeenkomst van huurkoop van een binnenschip, kortweg scheepshuurkoopovereenkomst, is een overeenkomst *sui generis*, die kenmerken vertoont van huur zowel als koop.

De scheephuurkoper krijgt, net zoals de rompbevrachter, het binnenschip ter zijner beschikking, waarbij hij op periodieke tijdstippen, veelal maandelijks, hiervoor een vergoeding betaalt, die vaak in de overeenkomst als huur wordt omschreven.

De scheepshuurkoper heeft, net zoals de rompbevrachter, het economisch zeggenschap over het binnenschip, zodat de inkomsten die uit de exploitatie voortvloeien, hem toekomen.

Verschillend met een zuivere rompbevrachtingovereenkomst, houdt de huurkoopovereenkomst voor de huurkoper de verplichting in om op het einde van de overeengekomen periode het binnenschip aan te kopen, hetzij aan een prijs die gelijk is aan het totaal van de betaalde vergoedingen, hetzij aan een prijs gelijk aan die vergoedingen, te vermeerderen met een opleg.

Le contrat d'affrètement coque nue peut prévoir une clause selon laquelle l'affréteur coque nue a le droit, mais pas l'obligation, d'acheter le navire à la fin de la durée du contrat pour un montant déterminé. Le contrat de location-vente prévoyant pas une option, mais en une obligation, à cet égard.

Si les parties désignent leur contrat comme un affrètement coque nue, mais que le contrat inclut l'obligation d'acheter le bateau de navigation intérieur, il s'agit en réalité d'un contrat de location-vente de bateau de navigation intérieur.

Un contrat de location-vente de bateau de navigation intérieur n'est pas considéré comme un leasing.

En règle générale, la durée présumée du contrat ne correspond pas à la durée présumée de l'utilisation commerciale.

En général, le bateau de navigation intérieur n'est pas acheté par le vendeur dans le seul but de le donner en location-vente. Souvent le contrat est conclu entre un propriétaire en fin carrière et un jeune entrepreneur qui ne dispose pas de moyen suffisant.

Parfois le contrat de location-vente d'un bateau de navigation intérieure, tout comme le contrat d'affrètement coque nue, va de pair avec un contrat d'affrètement à temps conclu entre les mêmes parties, l'affréteur à temps s'engage à affréter le bateau de navigation intérieur.

Le deuxième paragraphe vise à protéger l'acheteur-loueur d'un navire de navigation intérieure des cas de faillite, et autres cas d'insolvabilité, à condition que le contrat de location-vente de navire soit inscrit au registre des bateaux de navigation intérieure, où le bateau de navigation intérieure est immatriculé.

Les dispositions incluses ne portent pas atteinte à la liberté contractuelle en la matière.

Sous-section 1. Affrètement coque nue

Art. 3.6.2.2 à 3.6.2.17

Ces dispositions correspondent en grande partie à celles déjà incluses dans le Code de navigation pour l'affrètement maritime coque nue, à savoir:

Art. 3.6.2.2. Mentions -> art. 2.6.1.3

Art. 3.6.2.3. Livraison -> art. 3.6.2.4

Art. 3.6.2.4. Restitution -> art. 2.6.1.15

De rompbevrachtingsovereenkomst kan voorzien in een beding waarbij de rompbevrachter het recht heeft, maar niet de verplichting, om op het einde van duurtijd van de overeenkomst het binnenschip aan te kopen voor een bepaald bedrag. De huurkoopovereenkomst voorziet desbetreffend niet in een optie, maar een verplichting.

Indien partijen hun overeenkomst als rompbevrachting benoemen, maar de overeenkomst de verplichting inhoudt om het binnenschip te kopen, is er in werkelijkheid sprake van een scheepshuurkoopovereenkomst.

Een scheepshuurovereenkomst kwalificeert niet als leasing.

In regel komt de vermoedelijke duur van de overeenkomst niet overeen met de vermoedelijke duur van het bedrijfsgebruik.

In regel wordt het binnenschip niet door de scheepshuurverkoper aangekocht met de enkele bedoeling om dit in huurkoop te geven. Vaak wordt die overeenkomst gesloten tussen een eigenaar die einde loopbaan is en een jonge ondernemer, die niet over de nodige middelen beschikt.

Soms gaat de scheepshuurovereenkomst, net zoals de rompbevrachtingsovereenkomst, samen met een tijdbevrachtingsovereenkomst die tussen dezelfde partijen wordt gesloten en waarbij de tijdbevrachter aldus instaat voor het bevrachten van het binnenschip.

Soms gaat de scheepshuurovereenkomst, net zoals de rompbevrachtingsovereenkomst, samen met een tijdbevrachtingsovereenkomst die tussen dezelfde partijen wordt gesloten en waarbij de tijdbevrachter aldus instaat voor het bevrachten van het binnenschip.

De opgenomen bepalingen tasten de contractuele vrijheid desbetreffend niet aan.

Onderafdeling 1. Rompbevrachting

Art. 3.6.2.2 t.e.m. 3.6.2.17

Deze bepalingen stemmen grotendeels overeen met de bepalingen die reeds in het Scheepvaartwetboek zijn opgenomen voor de maritieme rompbevrachting, t.w.:

Art. 3.6.2.2. Vermeldingen -> art. 2.6.1.3

Art. 3.6.2.3. Levering -> art. 3.6.2.4

Art. 3.6.2.4. Teruggave -> art. 2.6.1.15

Art. 3.6.2.5. Examen lors de la livraison et de la restitution -> art. 2.6.1.8

Art. 3.6.2.6. Entretien et exploitation -> art. 2.6.1.11

Art. 3.6.2.7. Assurance -> art. 2.6.1.14

Art. 3.6.2.8. Sûretés -> art. 2.6.16

Art. 3.6.2.9. Garantie et saisie -> art. 2.6.1.17

Art. 3.6.2.10. Privilège sur la cargaison -> art. 2.6.118

Art. 3.6.2.11. Assistance-> art. 2.6.1.19

Art. 3.6.2.12. Enlèvement d'épaves -> art. 2.6.1.20

Art. 3.6.2.13. Avarie commune -> art. 2.6.1.21

Art. 3.6.2.14. Transfert, sous-affrètement et vente -> art. 3.6.1.22

Art. 3.6.2.15. Guerre -> art. 3.6.1.24

Étant toutefois entendu que:

– à l'article 3.6.2.2, la mention des frais de courtage a été omise, car il est rare en navigation intérieure qu'un courtier intervienne dans la conclusion d'un contrat d'affrètement coque nue.

– à l'article 3.6.2.5, par dérogation à l'article 2.6.1.8, il a été décidé d'opter pour la désignation d'un expert au lieu de deux.

– à l'art. 3.6.2.6, le dernier paragraphe de l'art. 2.6.1.11 n'a pas été reproduit, car la mise en cale sèche d'un bateau de navigation intérieure, sauf en cas d'incident, n'a lieu qu'après le renouvellement de la classe du bateau de navigation intérieure, et le deuxième paragraphe de l'art. 2.6.1.11 a été adapté, car les droits de l'État du pavillon, entre autres, ne s'appliquent pas en navigation intérieure.

– la réglementation sur l'avarie commune de l'article 3.6.2.13 a été formulée différemment de celle de l'article 2.6.1.21, en ce sens que, si le fréteur est responsable de l'avarie commune, l'affréteur doit garantir le fréteur. Toutefois, il résulte de cette disposition que la contribution à l'avarie commune est finalement à la charge de l'affréteur, comme le prévoit également l'art. 2.6.1.21.

L'art. 3.6.2.16 Résiliation, § 1er, reprend les dispositions de l'art. 2.6.1.27 § 1er. Le droit de résiliation de l'affréteur réglementé au § 2 de ce dernier article est élargi.

Art. 3.6.2.5. Onderzoek bij levering en teruggave -> art. 2.6.1.8

Art. 3.6.2.6. Onderhoud en uitbating -> art. 2.6.1.11

Art. 3.6.2.7. Verzekering -> art. 2.6.1.14

Art. 3.6.2.8. Zekerheidsrechten -> art. 2.6.16

Art. 3.6.2.9. Vrijwaring en beslag -> art. 2.6.1.17

Art. 3.6.2.10. Ladingvoorrecht -> art. 2.6.118

Art. 3.6.2.11. Berging -> art. 2.6.1.19

Art. 3.6.2.12. Wrakkenopruiming -> art. 2.6.1.20

Art. 3.6.2.13. Averij-grosse -> art. 2.6.1.21

Art. 3.6.2.14. Overdracht, onderbevrachting en verkoop -> art. 3.6.1.22

Art. 3.6.2.15. Oorlog -> art. 3.6.1.24

Echter met dien verstande dat:

– in art. 3.6.2.2 de vermelding van het makelaarsloon werd weggelaten, nu het in de binnenvaart niet gebruikelijk is dat een makelaar tussenkomst bij de sluiting van een overeenkomst van rompbevrachting.

– in art. 3.6.2.5, in afwijking op art. 2.6.1.8, voor de aanstelling van één i.p.v. twee deskundigen werd geopteerd.

– in art. 3.6.2.6 de laatste paragraaf van art. 2.6.1.11 niet werd hernomen, daar droogzetting van een binnenschip, behoudens in geval van een incident, enkel geschiedt n.a.v. de vernieuwing van de klasse van het binnenschip, en de tweede paragraaf van art. 2.6.1.11 werd aangepast, daar onder meer vlagstaatvergoedingen niet in de binnenvaart van toepassing zijn.

– de regeling in zake averij grosse in art. 3.6.2.13 anders werd geformuleerd dan in art. 2.6.1.21, in die zin dat, indien de vervrachter tot een bijdrage in averij-grosse zou gehouden zijn, de bevrachter de vervrachter dient te vrijwaren. Uit deze bepaling volgt echter dat de bijdrage in averij-grosse finaal ten laste valt van de bevrachter, zoals ook in art. 2.6.1.21 is bepaald.

Art. 3.6.2.16 Beëindiging § 1 herneemt de bepalingen van art. 2.6.1.27 § 1. Het in § 2 van dit laatste artikel geregeld ontbindingsrecht van de bevrachter wordt

Par ailleurs, l'article 3.6.2.16 § 4 prévoit un régime de résiliation en cas de dissolution, liquidation, faillite ou insolvabilité du cocontractant.

Par dérogation à l'article 2.6.1.30 § 1er, l'article 3.6.2.17 Prescription § 1er opte pour un délai de prescription plus long de 5 ans, délai qui correspond en principe à la durée de la classe du bateau de navigation intérieure.

Étant donné que les dommages causés à la partie immergée, sauf en cas d'incident, ne peuvent être constatés que lors de la remise en état après le renouvellement de la classe, toute demande d'indemnisation ne peut être formulée qu'à ce moment-là. À la fin d'un contrat d'affrètement coque nue en navigation intérieure, le bateau de navigation intérieure n'est pas nécessairement mis en cale sèche.

Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu. Et ce, conformément aux règles du droit commun.

Le délai pour les demandes de recours, visé à l'art. 3.6.2.17 § 2, qui est de 3 mois, est fixé à 90 jours au deuxième alinéa de l'art. 3.6.2.17.

Un troisième paragraphe a été ajouté, prévoyant expressément que toute clause réduisant le délai de prescription est nulle et non avenue.

Les autres dispositions relatives à l'affrètement maritime coque nue ont été omises en raison de leur inapplicabilité à l'affrètement fluviale coque nue.

Sous-section 2. Location-vente

Art. 3.6.2.18. Droits et obligations pendant la location

Cette disposition régit les droits et obligations des parties pendant la période précédant l'acquisition du titre de propriété du bateau de navigation intérieure par le loueur et vise à préciser que la position juridique du loueur à ce stade est identique à celle de l'affréteur coque nue. Par conséquent, les dispositions visées à la sous-section 1 et relatives à l'affrètement coque nue sont de droit supplétif, à l'exception de l'interdiction de raccourcir le délai de prescription.

Art. 3.6.2.19. Droits et obligations lors de l'achat

Le premier alinéa prévoit que, quand le loueur achète le bateau de navigation intérieure contre le paiement d'un montant résiduel, ce dernier est vendu dans l'état où il se trouve, avec tous les défauts visibles et invisibles.

ruimer gesteld. Voorts wordt onder art. 3.6.2.16 § 4 in een ontbindingsregeling voorzien in gevallen van ontbinding, vereffening, faillissement of insolventie van de medecontractant.

In afwijking op art. 2.6.1.30 § 1 is in art. 3.6.2.17 Verjaring § 1 geopteerd voor een langere verjaringstermijn van 5 jaar, termijn die in beginsel overeenkomt met de looptijd van de klasse van het binnenschip.

Daar schade aan het onderwatergedeelte, behoudens ingeval van een incident, slechts bij droogzetting n.a.v. vernieuwing van de klasse kan worden waargenomen, kan een eventuele vordering tot schadevergoeding pas dan aan het licht komen. Bij beëindiging van een overeenkomst van rompbevrachting in de binnenvaart wordt niet noodzakelijkerwijze het binnenschip drooggezet.

De verjaringstermijn kan bovendien worden geschorst en gestuit. Zulks overeenkomstig de regels van het gemeen recht.

De termijn voor regresvorderingen, waarvan sprake in art. 3.6.2.17 § 2, zijnde 3 maanden, wordt in de tweede paragraaf van art. 3.6.2.17 op 90 dagen gesteld.

Een derde paragraaf werd toegevoegd, waarin uitdrukkelijk bepaald is dat elk beding waarbij de verjaringstermijn verkort wordt, nietig is.

De overige bepalingen m.b.t. de maritieme rompbevrachting werden, wegens niet toepasbaar op fluviale rompbevrachting, weggelaten.

Onderafdeling 2. Huurkoop

Art. 3.6.2.18. Rechten en plichten tijdens de huur

Deze bepaling regelt de rechten en plichten van partijen in de periode voorafgaand aan de verwerving door de huurkoper van het eigendomsrecht over het schip en beoogt hiermee duidelijk te stellen dat de juridische positie van de huurkoper in die fase gelijk is aan deze van de rompbevrachter. Ook hier geldt derhalve dat de bepalingen opgenomen in onderafdeling 1 m.b.t. rompbevrachting van aanvullend recht zijn, behoudens wat het verbod van verkorting van de verjaringstermijn betreft.

Art. 3.6.2.19. Rechten en plichten bij de koop

De eerste alinea voorziet dat op het ogenblik dat de huurkoper tegen betaling van een restbedrag het binnenschip koopt, zulks geschiedt in de staat waarin het zich bevindt, met alle zichtbare en onzichtbare gebreken.

En navigation intérieure, il est d'usage qu'un bateau de navigation intérieure d'occasion soit vendu dans l'état où il se trouve, avec tous les défauts visibles et invisibles, car avant la vente-achat, il est d'usage que l'acheteur potentiel puisse inspecter le bateau de navigation intérieure et ses moteurs de propulsion, soit lui-même, soit par un expert qu'il a désigné, et qu'il puisse également mettre le bateau de navigation intérieure en cale sèche dans ce cadre.

Dans le cas de la location-vente, le locataire a été en possession du bateau de navigation intérieure pendant une longue période avant le moment de l'achat et peut au moins être considéré comme connaissant le bateau de navigation intérieure. Il serait injuste de tenir le vendeur responsable des défauts visibles et invisibles dans de telles circonstances.

En règle générale, le bateau de navigation intérieure est également vendu "libre et non grevé".

Le deuxième alinéa interdit toute spéculation sur le prix d'achat, qui doit être fixé ou au moins déterminable dans le contrat.

Toute clause qui s'en écarte est frappé de nullité.

Le troisième alinéa pose le principe du transfert de propriété dès le paiement du solde du prix d'achat.

Section 2 Affrètement à temps et au voyage

Art. 3.6.2.20. Application matérielle

Cette disposition confirme que les dispositions contenues dans cette section sont de droit supplétif, sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux clauses illégales et nulles.

Sous-section 1. Affrètement à temps

Art. 3.6.2.21. Mentions

Cette disposition stipule dans le premier paragraphe les informations qui doivent être incluses dans le contrat d'affrètement. Toutefois, le deuxième paragraphe ajoute que l'absence d'une ou plusieurs de ces précisions n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.22. Durée

Cette disposition précise qu'un affrètement à temps est conclu pour une durée déterminée. Naturellement, le fait que le contrat ait été conclu pour une durée déterminée

In de binnenvaart is het een gebruik dat een tweedehands binnenschip wordt verkocht in de staat waarin het zich bevindt, met alle zichtbare en onzichtbare gebreken, daar voorafgaand aan de koop-verkoop het een gebruik is dat de potentiële koper het binnenschip en de voortstuwingsmotoren mag inspecteren, zelf of door een door hem aangestelde expert, en daarbij het binnenschip ook droog mag zetten.

In het geval van huurkoop is de huurkoper voorafgaand aan het tijdstip van de aankoop reeds geruime tijd in het bezit van het binnenschip en kent hij minstens mag hij geacht worden het binnenschip te kennen. Het zou onbillijk zijn om in die omstandigheden de verkoper aansprakelijk te houden voor zichtbare en onzichtbare gebreken.

In regel wordt het binnenschip daarbij tevens verkocht voor "vrij en onbelast".

De tweede alinea verbiedt speculatie m.b.t. de koopsom, die in de overeenkomst dient bepaald te zijn of minstens bepaalbaar.

Elk beding dat hiervan afwijkt, is nietig.

De derde alinea legt als uitgangspunt vast dat de eigendom overgaat, zodra de resterende koopsom betaald is.

Afdeling 2 Tijd- en reisbevrachting

Art. 3.6.2.20. Materiële toepassing

Deze bepaling bevestigt dat de in deze afdeling opgenomen bepalingen van aanvullend recht zijn, onverminderd de toepassing van de bepalingen inzake onrechtmatige en nietige bedingen.

Onderafdeling 1. Tijdbevrachting

Art. 3.6.2.21. Vermeldingen

Deze bepaling geeft in de eerste paragraaf aan welke gegevens in de bevrachtingovereenkomst dienen opgenomen te worden. De tweede paragraaf voegt er echter aan toe dat het ontbreken van één of meerdere van die gegevens de geldigheid van de overeenkomst niet aantast.

Art. 3.6.2.22. Duur

Deze bepaling verduidelijkt dat een tijdbevrachting wordt aangegaan voor een bepaalde duur. Het feit dat de overeenkomst voor een bepaalde duur gesloten is,

n'interdit pas que la durée puisse être prolongée tacitement ou sur la base d'un accord explicite.

Art. 3.6.2.23. Zone de navigation

Un affrètement à temps peut uniquement être conclu pour la zone de navigation pour laquelle le bateau de navigation intérieure est autorisé. Cette autorisation découle généralement de l'assurance du bateau de navigation intérieure et/ou des certificats du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.24. Sous-affrètement

Dans la pratique de la navigation intérieure, il est fréquent qu'un bateau de navigation intérieure affrété à temps soit sous-affrété à un tiers par l'affréteur à temps. L'article 3.6.2.24 confirme que le sous-affrètement est autorisé, mais ajoute simultanément que cela ne libère pas l'affréteur à temps de ses obligations en vertu du contrat d'affrètement à temps avec le fréteur du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.25. Obligations du fréteur

Cet article contient les obligations essentielles du fréteur pour ce qui concerne le bateau de navigation intérieure mis à disposition et rejoint les obligations incombant au transporteur dans le cadre de l'exécution d'un transport, notamment la mise à disposition d'un bateau de navigation intérieure en bon état, muni de tous les certificats et assurances requis (§ 1er), et dont les cales ou citernes de cargaison sont propres et donc aptes à recevoir la cargaison (§ 2).

Art. 3.6.2.26. Restitution

Le bateau de navigation intérieure étant mis à la disposition de l'affréteur en bon état de navigation et apte à recevoir la cargaison, ledit affréteur est également tenu de le restituer au fréteur dans le même état à la fin du contrat. Dans ce cadre, il convient de tenir compte de l'usure normale.

Toutefois, l'affréteur décline toute responsabilité afférente aux dommages imputables au fréteur ou à des tiers, autres que les subordonnés, les mandataires ou les agents d'exécution de l'affréteur.

Si l'affréteur intervient en qualité d'expéditeur, les dommages causés au bateau de navigation intérieure durant l'exécution d'un transport, soit par la cargaison, soit par des opérations incombant à l'expéditeur, ne sont pas des dommages causés par des tiers.

staat er uiteraard niet aan in de weg om te bepalen dat de duurtijd stilzwijgend of op basis van een uitdrukkelijk akkoord verlengd wordt.

Art. 3.6.2.23. Vaargebied

Een tijdbevrachting kan enkel worden aangegaan voor het vaargebied waarvoor het binnenschip toegelaten is. Die toelating volgt in regel uit de verzekering van het binnenschip en/of uit de scheepscertificaten.

Art. 3.6.2.24. Onderbevrachting

In de binnenvaartpraktijk komt het geregeld voor dat een binnenschip dat in tijdbevrachting is door de tijdbevrachter in onderbevrachting wordt gegeven van een derde. Art. 3.6.2.24 bevestigt dat onderbevrachting toegelaten is, maar voegt er tegelijk aan toe dat zulks de tijdbevrachter niet ontslaat van zijn verplichtingen onder de tijdbevrachtingovereenkomst met de vervrachter van het binnenschip.

Art. 3.6.2.25. Verplichtingen van de vervrachter

Dit artikel bevat de kernverplichtingen van de vervrachter m.b.t. het binnenschip dat ter beschikking wordt gesteld en sluit aan bij de verplichtingen die desbetreffend op de vervoerder rusten in het kader van de uitvoering van een transport, met name een binnenschip ter beschikking stellen dat vaarwaardig en geschikt is, voorzien van alle vereiste certificaten en verzekeringen (§ 1), en waarvan de ruimen of ladingtanks zuiver zijn en derhalve geschikt om lading op te nemen (§ 2).

Art. 3.6.2.26. Teruggave

Daar het binnenschip vaarwaardig en ladinggeschikt ter beschikking wordt gesteld van de bevrachter, is deze er ook toe gehouden het binnenschip in dezelfde staat aan de vervrachter terug te geven op het einde van de overeenkomst. Hierbij dient rekening gehouden met de normale slijtage.

De bevrachter staat echter niet in voor schade die aan de vervrachter zelf toerekenbaar is of aan derden, niet zijnde ondergeschikten, lasthebbers of uitvoeringsagenten van de bevrachter.

Wanneer de bevrachter optreedt als afzender, is schade die aan het binnenschip wordt berokkend in het kader van de uitvoering van een transport, hetzij door de lading hetzij door verrichtingen die op de afzender rusten, geen schade veroorzaakt door derden.

Art. 3.6.2.27. Examen au début et à la résiliation

Afin d'en apporter la démonstration, il est d'usage qu'un rapport de location et de restitution soit dressé, au début et à l'échéance du contrat, par un expert désigné par les parties, précisant l'état du bateau de navigation intérieure au début et à la fin de la location. L'art. 3.6.2.27 confirme cet usage.

Art. 3.6.2.28. Obligations de l'affréteur

Dans la pratique, il est courant que les droits portuaires et de canal, les frais de pilotage et de remorquage, ainsi que les frais de carburant et d'huile de lubrification soient supportés par l'affréteur à temps, qui les paie directement à son fournisseur.

En outre, les coûts et les retards dus aux conditions météorologiques ou aux eaux peu profondes sont à la charge de l'affréteur.

Art. 3.6.2.29. Carburant

Au début d'un contrat d'affrètement à temps, une certaine quantité de carburant est normalement à bord.

Par conséquent, l'affréteur à temps est tenu, à l'échéance de la durée, de restituer le bateau de navigation intérieure à l'affréteur avec la même quantité de carburant que celle qui se trouvait à bord au début du contrat. Le premier paragraphe confirme cette obligation.

Le deuxième paragraphe précise que l'affréteur est responsable envers le fréteur des dommages résultant d'un carburant non conforme aux spécifications et des frais engagés pour l'enlèvement. Cette disposition doit être comprise à la lumière de l'article précédent.

Art. 3.6.2.30. Fret

Cet article contient plusieurs dispositions générales relatives au fret, dont l'obligation de l'affréteur d'y satisfaire et l'interdiction de compensation entre le fret dû et une créance contestée dans le chef de l'affréteur.

Art. 3.6.2.31. Suspension

Cette disposition donne au fréteur le droit de suspendre son obligation de mettre le bateau de navigation intérieure à la disposition de l'affréteur, ainsi que ses autres obligations, si l'affréteur ne donne aucune suite

Art. 3.6.2.27. Onderzoek bij aanvang en beëindiging

Om bewijsredenen is het gebruikelijk dat bij aanvang en bij beëindiging van de overeenkomst door een tussen partijen aangestelde expert een inhuur- en uithuurrapport wordt opgemaakt, waarin de staat van het binnenschip bij aanvang en bij beëindiging van de huur wordt aangegeven. Art. 3.6.2.27 bevestigt dit gebruik.

Art. 3.6.2.28. Verplichtingen van de bevrachter

In de praktijk is het courant gebruik dat havenrechten en kanaalgelden, loods- en sleepgelden, alsook brandstof- en smeeroliekosten door de tijdbevrachter worden gedragen en rechtstreeks door deze met de leverancier ervan worden afgerekend.

Voorts geldt dat kosten en oponthoud dat veroorzaakt wordt door weersomstandigheden of in ondiep water voor rekening zijn van de bevrachter.

Art. 3.6.2.29. Brandstof

Bij aanvang van een tijdbevrachtingovereenkomst is in regel een bepaalde hoeveelheid brandstof aan boord aanwezig.

Als gevolg daarvan geldt in hoofde van de tijdbevrachter de verplichting om bij het verstrijken van de duurtijd het binnenschip opnieuw ter beschikking te stellen van de vervrachter met eenzelfde hoeveelheid brandstof als deze die bij aanvang van de overeenkomst aan boord aanwezig was. De eerste paragraaf bevestigt deze verplichting.

De tweede paragraaf verduidelijkt dat de bevrachter jegens de vervrachter aansprakelijk is voor de schade die voortvloeit uit brandstof die buiten specificatie is en de kosten die ontstaan om deze te verwijderen. Deze bepaling dient begrepen in het licht van het voorgaande artikel.

Art. 3.6.2.30. Vracht

Dit artikel bevat een aantal algemene bepalingen m.b.t. de vracht, waaronder de verplichting van de bevrachter deze te voldoen en het verbod van compensatie tussen de verschuldigde vracht en een betwiste vordering in hoofde van de bevrachter.

Art. 3.6.2.31. Opschorting

Deze bepaling geeft aan de vervrachter het recht zijn verplichting om het binnenschip ter beschikking te stellen van de bevrachter alsmede zijn andere verplichtingen op te schorten, indien de bevrachter in gebreke blijft

après avoir été sommé de payer, dans un délai de trois jours, les montants dont il est redevable au fréteur.

Art. 3.6.2.32. Interruption du fret

Conformément à cette disposition, l'affréteur n'est pas tenu de payer le fret si le bateau de navigation intérieure ne peut être utilisé en raison d'un manquement imputable au fréteur. Il résulte de cette disposition que le seul fait d'un manquement présumé et éventuel ne suffit pas pour que l'affréteur ne soit pas tenu de payer le fret. L'affréteur à temps doit apporter la preuve concrète tant du manquement que de son imputabilité au fréteur.

Cette disposition a donc pour objet de conférer à l'affréteur le droit de ne pas payer le fret si le bateau de navigation intérieure ne peut pas être utilisé, mais protège simultanément le fréteur contre l'arbitraire, dans la mesure où l'affréteur peut uniquement agir de la sorte si un manquement peut être réellement reproché au fréteur.

Si cette condition est remplie, il va de soi que l'affréteur n'est pas davantage tenu de payer le carburant utilisé pendant la période durant laquelle le bateau de navigation intérieure ne peut être utilisé en raison d'un manquement imputable au fréteur.

Le dernier paragraphe dispose que l'affréteur supporte les retards et les frais résultant des conditions météorologiques ou des eaux peu profondes.

Art. 3.6.2.33. Exemptions

Cette disposition contient la règle générale selon laquelle le fréteur et l'affréteur ne sont tenus l'un envers l'autre en cas de force majeure.

Cette disposition est distincte de la réglementation de la responsabilité qui peut incomber aux personnes impliquées dans le cadre de l'exécution des transports.

Art. 3.6.2.34. Sûretés

Cet article accorde au fréteur, à titre de garantie de toutes les sommes dues par l'affréteur en vertu du contrat, un privilège sur toute la cargaison appartenant à l'affréteur.

Art. 3.6.2.35. Navigation

Cet article dispose de la différence fondamentale entre un contrat d'affrètement coque nue et un contrat d'affrètement à temps. Dans le premier cas, l'exploitation

om na daartoe aangemaand te zijn tot betaling binnen de drie dagen van de bedragen waartoe deze jegens de vervrachter gehouden is, hieraan gevolg te geven.

Art. 3.6.2.32. Onderbreking van de vracht

Conform deze bepaling is de bevrachter niet gehouden tot betaling van de vracht, indien het binnenschip niet kan worden ingezet wegens een aan de vervrachter toerekenbare tekortkoming. Uit deze bepaling volgt dat het loutere feit van een beweerde, mogelijke tekortkoming niet voor de bevrachter volstaat om niet gehouden te zijn tot betaling van de vracht. De tijdbevrachter dient concreet het bewijs te leveren én van de tekortkoming én van de toerekenbaarheid ervan aan de vervrachter.

Deze bepaling beoogt aldus aan de bevrachter het recht te verschaffen om geen vracht te betalen indien het binnenschip niet kan worden ingezet, maar beschermt tegelijk de vervrachter tegen willekeur, in die zin de bevrachter zulks enkel kan doen indien in hoofde van de vervrachter daadwerkelijk sprake is van een toerekenbare tekortkoming.

Indien hieraan voldaan is, spreekt het voor zich dat de bevrachter ook niet gehouden is tot de brandstof die tijdens de periode dat het binnenschip wegens een aan de vervrachter toerekenbare tekortkoming niet kan worden ingezet.

De laatste alinea bepaalt dat de bevrachter instaat voor oponthoud en kosten die het gevolg zijn van weersomstandigheden of ondiep water.

Art. 3.6.2.33. Ontheffingen

Deze bepaling bevat de algemene regel dat noch de bevrachter noch de vervrachter jegens elkaar gehouden zijn in gevallen van overmacht.

Deze bepaling staat los van de regeling van de aansprakelijkheid die op de betrokkenen kan rusten binnen het kader van de uitvoering van transporten.

Art. 3.6.2.34. Zekerheidsrechten

Dit artikel verleent aan de vervrachter tot zekerheid van alle door de bevrachter op grond van de overeenkomst verschuldigde bedragen een voorrecht op alle lading die aan de bevrachter toebehoort.

Art. 3.6.2.35. Navigatie

Dit artikel geeft het fundamenteel verschil aan tussen een overeenkomst van rompbevrachting en een overeenkomst van tijdbevrachting. In het eerste geval wordt

du bateau de navigation intérieure est transférée par le fréteur à l'affréteur, tandis que dans le second cas, l'exploitation demeure entre les mains du fréteur.

Toutefois, cette disposition n'exclut pas que certains coûts tels que les droits de port et de canal et les coûts de carburant et d'huile lubrifiante soient supportés par l'affréteur à temps, comme le prévoit également l'article 3.6.2.28.

Art. 3.6.2.36. Guerre

En général, les risques de guerre sont exclus d'une police casco ordinaire couvrant la navigation intérieure. La notion de guerre est interprétée au sens large sous le terme d'agression et comprend donc les guerres civiles, les insurrections armées, les troubles intérieurs, le terrorisme, le blocus, la violence armée, etc. La formulation "événements similaires" indique ainsi que l'énumération proposée dans l'article n'est pas exhaustive. Des mesures de quarantaine peuvent également être organisées à cette fin.

Comme ces risques ne sont généralement pas couverts par une police d'assurance, il est évident que le fréteur ne peut être tenu de se rendre dans une zone où de tels risques existent et ne peut davantage être tenu de demeurer dans une telle zone.

Art. 3.6.2.37. Agents d'exécution, mandataires ou préposés

Alors que, en vertu de l'article 3.6.226, l'affréteur garantit la restitution du bateau de navigation intérieure à la fin du contrat dans l'état dans lequel il a été mis à disposition, compte tenu de l'usure normale, en vertu de l'article 3.6.2.37, l'affréteur est responsable des dommages causés par les agents d'exécution, les mandataires ou les subordonnés auxquels il fait appel.

Art. 3.6.2.38. Navigation économique

Cette disposition impose au fréteur l'obligation de limiter la consommation de carburant en tenant compte des circonstances et vise ainsi à prévenir les abus concernant le fait que, en règle générale, les frais de carburant sont à la charge de l'affréteur. Dans le même temps, cette disposition implique une incitation à la navigation écologique.

Art. 3.6.2.39. Interruptions de travail

Cet article règle un cas particulier d'interruption du paiement du fret, notamment en cas de conflit de travail au sein de l'équipage, qui interdit l'exécution des transports.

de exploitatie van het binnenschip door de vervrachter overgedragen aan de bevrachter, in het laatste geval blijft de exploitatie daarentegen in handen van de vervrachter.

Deze bepaling verzet zich er echter niet tegen dat bepaalde kosten, zoals havenrechten en kanaalgelden en brandstof- en smeeroliekosten door de tijdbevrachter worden gedragen, zoals ook voorzien in art. 3.6.2.28.

Art. 3.6.2.36. Oorlog

In het algemeen zijn oorlogsrisico's uitgesloten onder een gewone binnenvaartcascopolis. Het begrip oorlog wordt daarbij ruim opgevat onder de term molest en ziet aldus onder meer op burgeroorlogen, gewapende opstanden, binnenlandse onrusten, terrorisme, blokkade, gewapend geweld, enz. De bewoordingen "vergelijkbare gebeurtenissen" geven daarbij aan dat de opsomming in het artikel zelf niet limitatief is. Ook quanrantainemaatregelen kunnen daartoe geregeld worden.

Gezien dergelijke risico's in regel niet gedekt zijn onder een verzekeringspolis, ligt het voor de hand dat de vervrachter niet verplicht kan worden zich te begeven naar een gebied waar dergelijke risico's zich voordoen alsook niet kan verplicht worden in dergelijk gebied te blijven.

Art. 3.6.2.37. Uitvoeringsagenten, lasthebbers of ondergeschikten

Waar de bevrachter op grond van art. 3.6.226 ervoor instaat om het binnenschip bij einde van de overeenkomst terug te geven in de staat waarin het ter beschikking werd gesteld, rekening houdend met normale sleet, staat de bevrachter op grond van art. 3.6.2.37 in voor schade die door uitvoeringsagenten, lasthebbers of ondergeschikten waarop deze beroep doet, werd berokkend.

Art. 3.6.2.38. Economisch varen

Deze bepaling legt aan de vervrachter de verplichting op om het brandstofverbruik rekening houdend met de omstandigheden te beperken en beoogt aldus misbruik te voorkomen m.b.t. het feit dat in regel de brandstofkosten door de bevrachter worden gedragen. Tegelijkertijd houdt deze bepaling een aansporing in tot ecologisch varen.

Art. 3.6.2.39. Arbeidsonderbrekingen

Dit artikel regelt een bijzonder geval van onderbreking van de betaling van vracht, met name in geval van een arbeidsconflict van de bemanning dat de uitvoering van transporten verhindert.

Art. 3.6.2.40. Prescription

Conformément à la réglementation relative à la prescription applicable en vertu du contrat de transport, un délai de prescription d'un an s'applique (§ 1er).

Si le délai de prescription porte sur une matière réglementée au chapitre 3 en vertu du contrat de transport, la date de départ du délai de prescription est régie par la disposition pertinente de ce chapitre.

Pour les autres créances, le délai court à partir de la date à laquelle le fait générateur de la créance se produit.

Les autres paragraphes réglementent la manière dont le délai peut être prolongé, suspendu et interrompu, ainsi que le délai pour les demandes de réparation et l'interdiction de raccourcir le délai.

Ces dispositions sont conformes à la réglementation applicable aux contrats de transport, à l'exception d'un point.

Il est notamment prévu que le délai de prescription est également suspendu par l'introduction d'une action en justice visant à répartir la responsabilité limitée de toutes les créances découlant d'un sinistre.

Sous-section 2. Affrètement au voyage

Art. 3.6.2.41. Application matérielle

Cette disposition unique sur l'affrètement au voyage stipule que la plupart des dispositions applicables à l'affrètement à temps s'appliquent également à l'affrètement au voyage. Ce dernier désigne l'affrètement d'espace en vertu duquel le bateau de navigation intérieure est affrété contre un fret déterminée en fonction de l'espace utilisé.

Étant donné qu'un contrat d'affrètement au voyage est un contrat de transport, la réglementation relative à la prescription visée au chapitre 3 du présent titre s'y applique, à l'instar de toutes les autres dispositions du chapitre 3.

Art. 3.6.2.40. Verjaring

In lijn met de verjaringsregeling die geldt in het kader van de vervoerovereenkomst geldt een verjaringstermijn van één jaar (§ 1).

Indien de verjaring betrekking heeft op een aangelegenheid die geregeld is in hoofdstuk 3 t.a.v. de vervoerovereenkomst, wordt de aanvang van de verjaring door de betreffende bepaling van dat hoofdstuk geregeld.

Voor andere vorderingen loopt de termijn vanaf het tijdstip waarop het feit dat tot de vordering aanleiding geeft, zich voordoet.

De overige paragrafen regelen de wijze waarop de termijn kan worden verlengd, geschorst en gestuit alsmede de termijn voor verhaalvorderingen en het verbod tot verkorting van de termijn.

Deze bepalingen sluiten aan bij de regeling die van toepassing is op vervoerovereenkomsten, op één punt na.

Met name is hier voorzien dat de verjaring ook geschorst wordt door de instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen.

Onderafdeling 2. Reisbevrachting

Art. 3.6.2.41. Materiële toepassing

Deze enige bepaling in zake reisbevrachting verduidelijkt dat de meeste bepalingen die van toepassing zijn op tijdbevrachting eveneens gelden voor de reisbevrachting. Onder deze laatste wordt mede verstaan de ruimtebevrachting waarbij het binnenschip wordt bevracht tegen een naar inhoud van het binnenschip bepaalde vracht.

Daar een reisbevrachtingovereenkomst een vervoerovereenkomst is, is de verjaringsregeling van hoofdstuk 3 van deze titel hierop van toepassing net zoals alle andere bepalingen van hoofdstuk 3.

Section 3 Contrat de séjour et contrat en séjour et/ou navigation

Sous-section 1re. Contrat de séjour

Art. 3.6.2.42. Application matérielle

Ces contrats sont également régis par les dispositions de droit supplétif, sous réserve de la réglementation relative aux clauses illicites et nulles.

Art. 3.6.2.43. Mentions

Cet article énumère les dispositions qui doivent être mentionnées dans le contrat (§ 1er), mais ajoute que l'absence d'une ou plusieurs mentions n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.44. Durée du contrat

Cet article réglemente la durée du contrat, qui peut être déterminée ou indéterminée, et le droit de résiliation en cas de durée indéterminée.

En ce qui concerne ce dernier point, la réglementation existante en vertu de la loi sur l'affrètement fluvial a été abandonnée.

Art. 3.2.6.45. État du bateau de navigation intérieure

L'article 3.6.2.45 contient plusieurs dispositions concernant l'état du bateau de navigation intérieure.

Le principe de base veut que le bateau de navigation intérieure doit être mis à disposition en bon état d'entretien et en état de recevoir la cargaison (§ 1er). Dans ce cas, l'affréteur ne peut ensuite plus invoquer le mauvais état du bateau de navigation intérieure et le transporteur décline toute responsabilité afférente au préjudices résultant des pertes ou dommage de la marchandise, prétendument dus à ce mauvais état (§ 3).

Si l'affréteur estime que le bateau de navigation intérieure mis à disposition n'est pas en bon état ou n'est pas en état de recevoir la cargaison, il peut résilier le contrat, à condition d'en fournir également la preuve. Naturellement, ce droit peut uniquement être exercé s'il l'est avant que les marchandises ne soient entreposées dans le bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.46. Lieu de séjour

Cette disposition contient plusieurs règles concernant l'état du lieu de séjour et la responsabilité de l'affréteur

Afdeling 3 Ligovereenkomst en overeenkomst om te liggen en/of te varen

Onderafdeling 1. Ligovereenkomst

Art. 3.6.2.42. Materiële toepassing

Ook voor deze overeenkomsten geldt dat de bepalingen van aanvullend recht zijn, onder voorbehoud van de regeling inzake onrechtmatige en nietige bedingen.

Art. 3.6.2.43. Vermeldingen

Dit artikel somt de bepalingen op die in de overeenkomst dienen te worden vermeld (§ 1), maar voegt er aan toe dat het ontbreken van één of meerdere vermeldingen de geldigheid van de overeenkomst niet aantast.

Art. 3.6.2.44. Duur van de overeenkomst

Dit artikel regelt de duur van de overeenkomst, die bepaald of onbepaald kan zijn, en het recht van opzegging ingeval van onbepaalde duur.

Wat deze laatste betreft, werd afgestapt van de bestaande regeling onder de wet op de binnenbevrachting.

Art. 3.6.2.45. Staat van het binnenschip

Artikel 3.6.2.45 bevat een aantal bepalingen m.b.t. de staat van het binnenschip.

Uitgangspunt is dat het binnenschip in een goede staat van onderhoud en ladinggeschikt dient ter beschikking gesteld te worden (§ 1). In dat geval kan de bevrachter zich nadien niet meer beroepen op de slechte staat van het binnenschip en is de vervrachter niet aansprakelijk voor schade door verlies of beschadiging van de goederen die aan die slechte staat te wijten zou zijn (§ 3).

Indien de bevrachter van oordeel is dat het binnenschip dat ter beschikking wordt gesteld niet in een goed staat of niet ladinggeschikt is, kan hij de overeenkomst opzeggen, mits hij ook het bewijs daarvan levert. Uiteraard kan van dit recht enkel gebruik worden gemaakt, indien dit wordt uitgeoefend vooraleer goederen in het binnenschip worden opgeslagen.

Art. 3.6.2.46. Ligplaats

Deze bepaling bevat een aantal voorschriften m.b.t. de staat van de ligplaats en de verantwoordelijk hiervoor

à cet égard et est conforme aux règles qui s'appliquent également à cet égard dans le cadre d'un contrat de transport.

Art. 3.6.2.47. Chargement et déchargement

L'article 3.6.2.47 contient des dispositions relatives au chargement et au déchargement, notions qui sont interprétées de la même manière que dans le cadre du contrat de transport.

Ces obligations incombent à l'affréteur, tandis que, par analogie avec la réglementation en matière de transport, le fréteur est tenu de veiller à ce que le chargement, l'arrimage et la fixation des marchandises ne compromettent pas la sécurité du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.48. Obligation d'information concernant les marchandises

Cet article stipule que l'affréteur est soumis au même devoir d'information à l'égard des marchandises que celui qui incombe à l'expéditeur en vertu d'un contrat de transport.

Si l'affréteur ne remplit pas cette obligation d'information, le fréteur peut résilier le contrat et décharger les marchandises, sans préjudice de son droit à une indemnisation pour le dommage qu'il subit.

Art. 3.6.2.49 Réception et livraison des marchandises

L'article 3.6.2.49 adopte, en ce qui concerne la réception et la livraison des marchandises, la disposition qui s'applique également dans le cas où, sauf convention contraire, ces actions sont exécutées à bord du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.50. Responsabilité du fréteur

Cet article assimile la responsabilité du fréteur à celle du transporteur et stipule expressément que toute clause contraire est nulle et non avenue. Cette règle s'applique également aux subordonnés et aux mandataires auxquels le fréteur fait appel.

Par dommages à la cargaison, il convient d'entendre tant les dommages que la perte des marchandises.

Vu l'absence de transport, les dommages dus au retard ne peuvent, en règle générale, pas se produire.

Art. 3.6.2.51. Fret

van de bevrachter en sluit aan bij de regeling die ter zake ook geldt in het kader van een vervoerovereenkomst.

Art. 3.6.2.47. Laden en lossen

Artikel 3.6.2.47 bevat bepalingen m.b.t. het laden en lossen, begrippen die op dezelfde wijze worden uitgelegd als het geval is in het kader van de regeling van de vervoerovereenkomst.

Die verplichtingen rusten op de bevrachter, terwijl, naar analogie met de regeling in zake vervoer, de vervrachter er voor instaat dat het laden, stuwen en vastzetten van de goederen de veiligheid van het binnenschip niet in het gedrang brengt.

Art. 3.6.2.48. Informatieplicht m.b.t. de goederen

Dit artikel stelt voorop dat de bevrachter m.b.t. de informatie die t.a.v. de goederen dient verstrekt, gehouden is tot eenzelfde informatieplicht als de afzender in het kader van een vervoerovereenkomst.

Indien de bevrachter die informatieplicht niet nakomt, is de vervrachter gerechtigd de overeenkomst te ontbinden en de goederen te lossen, onverminderd het recht op vergoeding van de schade die hij lijdt.

Art. 3.6.2.49. Inontvangstneming en aflevering goederen

Art. 3.6.2.49 neemt in zake inontvangstneming en aflevering van de goederen de regeling toe die ook geldt in het geval, met name dat, tenzij anders overeengekomen deze handelingen aan boord van het binnenschip plaatsvinden.

Art. 3.6.2.50. Aansprakelijkheid van de vervrachter

Dit artikel stelt de aansprakelijkheid van de vervrachter gelijk met deze van de vervoerder en bepaalt uitdrukkelijk dat elk beding dat hiervan afwijkt nietig is. Deze regeling geldt ook voor ondergeschikten en lasthebbers waarop de vervrachter beroep doet.

Onder schade aan de lading, wordt zowel beschadiging als verlies van de lading verstaan.

Gezien er geen vervoer is, kan vertragingsschade zich in regel niet voordoen.

Art. 3.6.2.51. Vracht

Cet article règle l'indemnisation à laquelle le fréteur peut prétendre.

Le principe de base est une redevance journalière, quelle que soit l'heure à laquelle le chargement ou le déchargement se termine (§ 1er). En effet, le bateau de navigation intérieure ne pourra pratiquement jamais être utilisé pour une autre activité durant ces jours-là.

Les frais de déhalage ou de remorquage doivent également être remboursés. En effet, un contrat de séjour n'exclut pas que, pendant la période de séjour, le bateau de navigation intérieure doive être déhalé ou remorqué. Tous les autres frais raisonnablement engagés aux fins du séjour sont également admissibles au remboursement (§ 2).

Par analogie avec le régime en vigueur dans le cadre du transport, les dommages aux ou la perte des marchandises ne prive pas le transporteur du droit au paiement du fret et de tous les autres frais engagés en vue du séjour (§ 3).

Si l'objet du contrat est tant le séjour que la navigation, le fréteur n'est pas tenu de débuter le transport avant que les montants dus pour le séjour aient été payés.

Art. 3.6.2.52. Prescription

L'article 3.6.2.52 réglemente le délai de prescription afférent à un contrat de séjour en utilisant le même délai de prescription que celui valant pour le transport. La manière dont le délai de prescription peut être prolongé, suspendu ou interrompu et les recours sont également réglementés de manière similaire.

De même, les règles selon lesquelles une créance prescrite ne peut plus être introduite sous la forme d'une demande reconventionnelle ou d'une exception, et les délais de prescription ne peuvent être raccourcis.

Sous-section 2. Contrat en séjour et / ou navigation

Art. 3.6.2.53. Dispositions applicables

Le premier paragraphe confirme que la disposition visée dans la sous-section 1 de la présente section s'applique également au stockage réalisé en vertu d'un contrat pour séjourner et/ou de naviguer et va de soi.

Le deuxième paragraphe stipule que les dispositions de la section 3.6. chapitre 3 du titre 6 du livre 3 s'appliquent à la navigation – à savoir le transport de marchandises –.

Dit artikel regelt de vergoeding waarop de vervrachter aanspraak kan maken.

Uitgangspunt is een dagvergoeding, zulks onverschillig het uur waarop het laden of lossen eindigt (§ 1). Het binnenschip zal immers bijna nooit op die dagen voor een andere activiteit kunnen ingezet worden.

Tevens dienen kosten van verhalen of slepen eveneens vergoed te worden. Een ligovereenkomst sluit immers niet uit dat tijdens de periode van het liggen het binnenschip zal dienen verhaald te worden of versleept. Ook alle andere kosten die met het oog op het liggen redelijkerwijs gemaakt zijn, komen voor vergoeding in aanmerking (§ 2).

Naar analogie met de regeling in het kader van het vervoer, ontneemt schade aan of verlies van de goederen in hoofde van de vervoerder niet het recht op betaling van de vracht en alle andere met het oog op het liggen uitgestane kosten (§ 3).

Indien de overeenkomst zowel liggen als varen tot voorwerp heeft, is de vervrachter niet gehouden het vervoer aan te vatten alvorens de op het liggen verschuldigde bedragen betaald zijn.

Art. 3.6.2.52. Verjaring

Art. 3.6.2.52 regelt de verjaring van vorderingen die op een ligovereenkomst gesteund zijn en hanteert daarbij dezelfde verjaringstermijn als het geval is voor vervoer. Ook de wijze waarop de verjaringstermijn verlengd kan worden of geschorst of gestuit en het verhaal kan worden uitgevoerd is op dezelfde wijze geregeld.

Tevens worden de regels dat een verjaarde vordering niet meer kan worden ingesteld onder de vorm van een tegenvordering of exceptie, en dat de verjaringstermijnen niet kunnen worden verkort.

Onderafdeling 2. Overeenkomst om te liggen en / of te varen

Art. 3.6.2.53. Toepasselijke bepalingen

De eerste alinea bevestigt dat de bepaling van onderafdeling 1 van deze afdeling eveneens van toepassing zijn op opslag die plaatsvindt op grond van een overkomst om te liggen en/of te varen en spreekt voor zich.

De tweede alinea beoogt duidelijk te maken dat op "het varen" – zijnde het vervoer van de goederen – de bepalingen van art. 3.6. hoofdstuk 3 van titel 6 van Boek 3 van toepassing zijn op dit vervoer.

Chapitre 3. Contrats de transport

Section 1. Transport de marchandises

Sous-section 1. Dispositions générales

Article 3.6.3.1. Définitions

Cet article définit plusieurs notions utilisées dans cette section, où les termes définis aux 1° à 8° sont une reproduction des termes définis aux articles 1.1 à 1.8 de la Convention CMNI.

Ainsi, la terminologie utilisée dans la législation nationale sera désormais conforme à celle utilisée dans la convention, mettant fin à la terminologie souvent critiquée et incohérente de la loi sur l'affrètement fluvial.

L'adoption de la notion de "contrat de transport", telle que définie à l'art. 1.1° de la Convention CMNI, permet de préciser, avec la formule "quelle que soit sa désignation", que, aux fins du chapitre 3, un contrat d'affrètement est également un contrat de transport si le fréteur s'engage, en vertu de ce contrat, non seulement à mettre le bateau de navigation intérieure à la disposition de l'affréteur, mais également à exécuter le transport.

Cette définition est conforme à l'objectif général, tel qu'expliqué à l'article 1.2 de l'introduction générale concernant les dispositions du titre 6 Affrètement et transport.

Dans le même temps, cette définition et la définition du terme "marchandises" (7°) précisent également qu'un contrat , tel qu'un contrat d'emport ou de remorquage, n'est pas un contrat de transport au sens du chapitre 3, car son objet n'est pas le transport de marchandises, et ne signifie pas des marchandises remorquées ou emportées.

Bien que la définition ne se réfère qu'aux marchandises remorquées ou poussées, elle devrait également inclure les bateaux de navigation intérieure emportés en formation à couple ou dans un train de bateaux.

Avec l'adoption des termes "transporteur", "transporteur substitué", "expéditeur" et "destinataire" (2°-5°), l'uniformité sera désormais assurée en ce qui concerne la désignation des parties directement impliquées dans l'opération de transport.

En outre, le terme "sous-transporteur" introduit non seulement un nouveau terme dans le droit interne de la

Hoofdstuk 3. Vervoerovereenkomsten

Afdeling 1. Goederenvervoer

Onderafdeling 1. Algemene bepalingen

Artikel 3.6.3.1. Begrippen

Dit artikel bevat de omschrijving van een aantal in deze afdeling gehanteerde begrippen, waarbij de onder 1° t.e.m. 8° gedefinieerde begrippen een reproductie zijn van de begrippen gedefinieerd in art. 1.1 t.e.m. 1.8 CMNI-verdrag.

Hiermee zal voortaan de terminologie die in de nationale wetgeving wordt gehanteerd aansluiten bij deze die in het verdrag wordt gebruikt en komt een einde aan de vaak bekritiseerde en weinig consistente terminologie in de wet op de binnenbevrachting.

De overname van het begrip "vervoerovereenkomst", zoals gedefinieerd in art. 1.1° CMNI-verdrag maakt, met de bewoordingen "ongeacht hoe deze wordt aangeduid", duidelijk dat voor de toepassing van hoofdstuk 3 ook een bevrachtingovereenkomst een vervoerovereenkomst is, indien de vervrachter zich in het kader van die overeenkomst verbindt, niet enkel tot het ter beschikking stellen van het binnenschip aan de bevrachter, maar ook tot het verrichten van vervoer.

Hiermee sluit deze definitie aan bij de algemene doelstelling, zoals toegelicht onder art. 1.2 van de algemene inleiding m.b.t. de bepalingen van titel 6 Bevrachting en vervoer.

Tegelijk wordt met deze definitie en de definitie van het begrip "goederen" (7°) ook duidelijk gesteld dat een overeenkomst tot meenemen alsook een sleepovereenkomst, geen vervoerovereenkomst is in de zin van hoofdstuk 3, daar zij niet tot voorwerp heeft het vervoer van goederen, waaronder gesleepte of geduwde goederen niet worden verstaan.

Hoewel in de definitie enkel gesproken wordt van gesleepte of geduwde goederen, dienen ook binnenschepen die gekoppeld of in een scheepstrein worden meegenomen, hieronder verstaan te worden.

Met de overname van de termen "vervoerder", "ondervervoerder", "afzender" en "geadresseerde" (2°-5°) wordt voortaan uniformiteit m.b.t. de aanduiding van de bij het vervoer rechtstreeks betrokken partijen gewaarborgd.

Met de term "ondervervoerder" wordt overigens niet alleen in het intern binnenvaartrecht een nieuwe term

navigation intérieure, mais précise également que non seulement un contrat en vertu duquel une personne s'engage à transporter effectivement des marchandises est un contrat de transport, mais également un contrat en vertu duquel une personne s'engage à transporter des marchandises, mais les fait transporter par un tiers.

Les termes sous 9° à 13° ne sont pas repris dans la convention CMNI.

Le 9° a pour objet de clarifier ce que l'on entend par unité de calcul.

Les définitions visées aux points 10° et 11° se rapportent aux règles sur le délai de starie et les surestaries de la sous-section 8, qui ne sont pas réglementées dans la CMNI.

La loi sur l'affrètement fluvial contient des dispositions relatives au temps de chargement et de déchargement et au principe de la surestarie. En soi, la notion de délai de starie est nouvelle. En particulier dans le transport par bateau-citerne, il est d'usage de convenir d'un temps global unique pour le chargement et le déchargement sous le libellé de "délai de starie". Par conséquent, les surestaries sont uniquement dues si ce délai de starie est dépassé, où que se situe la cause: le lieu de chargement ou de déchargement.

Le terme "délai de starie" vise à prendre en compte cet usage sans pour autant qu'une clause relative au délai de starie devienne la règle. La notion de délai de starie peut donc être, selon le cas, un délai global pour le chargement et le déchargement ainsi qu'un délai pour le chargement (délai de starie au chargement) ou pour le déchargement (délai de starie au déchargement).

Les surestaries désignent la compensation due au transporteur en cas de dépassement du délai de starie global ou de dépassement de ce délai lors du chargement ou du déchargement. Il ressort clairement de cette définition que les surestaries ne constituent pas un fret supplémentaire, mais une compensation pour le non-respect du délai de starie, de chargement ou de déchargement contractuellement convenu. La définition confirme ainsi l'opinion majoritaire suivie depuis longtemps par la doctrine et la jurisprudence.

L'ajout des définitions aux points 12° et 13° est lié au fait que les dispositions de la section 1 s'appliquent également, dans les conditions visées à l'art. 3.6.3.2, aux contrats de transport en vertu desquels le transport par voies navigables intérieures fait partie d'un contrat de transport, qui prévoit également le transport par d'autres modes (transport multimodal) ainsi que, si aucun mode de transport spécifique n'a été convenu, et que le choix est laissé au transporteur.

ingevoerd, maar tegelijk duidelijk gesteld dat niet alleen een overeenkomst waarbij iemand zich verbindt om daadwerkelijk goederen te vervoeren een vervoerovereenkomst is, maar ook een overeenkomst waarbij iemand zich verbindt om goederen te vervoeren, maar deze door een derde laat vervoeren.

De begrippen onder 9° t.e.m. 13° zijn niet opgenomen in het CMNI-verdrag.

9° beoogt duidelijk te stellen wat onder rekeneenheid wordt verstaan.

De definities onder 10° en 11° houden verband met de in onderafdeling 8 opgenomen voorschriften m.b.t. de ligtijd en m.b.t. overliggeld, aangelegenheden die niet in het CMNI geregeld zijn.

De wet op de binnenbevrachting bevat ter zake wel bepalingen m.b.t. de laad- en lostijd en het principe van overliggeld. Het begrip ligtijd is echter op zich nieuw. Vooral in de tankvaart bestaat een gebruik om één enkele globale tijd voor laden- en lossen overeen te komen onder de benaming "ligtijd". Als gevolg hiervan is overliggeld enkel verschuldigd indien deze ligtijd overschreden wordt, onverschillig of de oorzaak gelegen is op de laad- dan wel op de losplaats.

De term "ligtijd" beoogt rekening te houden met dit gebruik, zonder dat het bedingen van één ligtijd de regel wordt. Het begrip ligtijd kan derhalve al naargelang het geval een globale termijn voor laden en lossen zijn alsook een termijn voor het laden (ligtijd bij laden) of voor het lossen (ligtijd bij lossen).

Het overliggeld betreft de vergoeding die verschuldigd is aan de vervoerder indien de gezamenlijke ligtijd dan wel deze bij laden of lossen wordt overschreden. Uit de definitie volgt duidelijk dat overliggeld geen extra vracht is, maar een schadevergoeding wegens miskenning van de contractueel overeengekomen ligtijd, laad- of lostijd. Hiermee bevestigt de definitie de desbetreffend sedert lang in rechtsleer en rechtspraak gevolgde meerderheidsopvatting.

De toevoeging van de definities onder 12° en 13° houden verband met het gegeven dat de bepalingen van afdeling 1 ook, onder de in art. 3.6.3.2 genoemde voorwaarden, van toepassing zijn op vervoerovereenkomsten waarbij vervoer over binnenwateren een onderdeel uitmaakt van een vervoerovereenkomst die ook vervoer via andere modi voorziet (multimodaal vervoer) alsook indien geen specifieke vervoermodus werd overeengekomen en de keuze gelaten wordt aan de vervoerder.

Art. 3.6.3.2. Application internationale et matérielle

Le § 1er de cette disposition règle le champ d'application international et matériel des dispositions de la section 1 du chapitre 3.

Le transport par Navire de mer étant réglementé dans le livre 2, l'objet de la réglementation de la section 1 du chapitre 3 du livre 3 est limité aux transports intérieurs par bateau de navigation intérieure, ainsi qu'à tout transport par bateau de navigation intérieure effectué dans le cadre d'un contrat de transport multimodal ou fleximodal.

Il n'existe actuellement aucun régime international de droit conventionnel régissant un contrat de transport de marchandises multimodal. La Convention internationale des Nations Unies sur le transport multimodal de marchandises, conclue à Genève le 22 mai 1980, n'est jamais entrée en vigueur. Le quorum requis de 30 États n'a jamais été atteint. En outre, il n'a été ratifié par aucun État membre de l'UE et, à l'exception de la Géorgie, par aucun pays européen.

La loi sur l'affrètement fluvial ne contient aucune disposition spécifique concernant le transport par voie navigable intérieure faisant partie d'un contrat de transport multimodal ou fleximodal, deux formes de transport qui étaient loin d'être ancrées à la date de l'élaboration de la loi, mais elle stipule que la loi s'applique à tout transport de marchandises.

Le droit néerlandais des transports, article 8:41 du Code civil néerlandais, contient depuis longtemps une disposition selon laquelle les dispositions spécifiques de la législation nationale concernant le transport par un certain mode de transport s'appliquent également si l'utilisation de ce mode fait partie d'un contrat de transport multimodal.

Conformément au droit néerlandais, cette disposition n'est pas en contradiction avec la convention CMR sur le transport routier (Convention relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route) et, en particulier, avec le transport en pile réglementé par l'article 2. À cette fin, le Hoge Raad néerlandais s'appuie sur la considération que, si l'expéditeur et le transporteur ont choisi de conclure un contrat de transport multimodal, ils ne concluent plus un contrat indépendant de transport routier de marchandises pour l'itinéraire routier (H.R., 1er juin 2012, ECLI:NL:HR:2012: BV3678, r.o. 3.5.1).

La Bundesgerichthof allemande s'est également prononcée dans ce sens que les dispositions de la Convention CMR ne sont pas directement applicables, dans le cas d'un contrat de transport multimodal (BGH

Artikel 3.6.3.2. Internationale en materiële toepassing

Paragraaf 1 van deze bepaling regelt het internationaal en materieel toepassingsgebied van de bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 3.

Daar het vervoer per zeeschip geregeld is in boek 2, beperkt het voorwerp van de regeling in afdeling 1 van hoofdstuk 3 van boek 3 zich tot het binnenlands vervoer per binnenschip, alsook op elk vervoer per binnenschip dat plaatsvindt binnen het kader van een overeenkomst van multimodaal of fleximodaal vervoer.

Er bestaat thans geen geldende internationale verdragsrechtelijke regeling m.b.t. een overeenkomst van multimodaal goederenvervoer. De VN Internationale Conventie voor Multimodaal Goederenvervoer, gesloten te Genève op 22 mei 1980, is nooit in werking getreden. Het vereiste quorum van 30 staten werd nooit bereikt. Zij werd overigens door geen enkele EU-lidstaat geratificeerd en, op Georgië na, door geen enkel Europees land.

De wet op de binnenbevrachting bevatte geen specifieke bepaling ter zake van vervoer per binnenschip dat onderdeel uitmaakt van een overeenkomst van multimodaal of fleximodaal vervoer, twee vervoersvormen die ten tijde van de totstandkoming van de wet nog lang niet ingeburgerd waren, maar stelt wel dat de wet van toepassing is op elk vervoer van goederen.

Het Nederlands vervoerrecht, art. 8:41 NBW, kent reeds lang een bepaling op grond waarvan de specifieke vervoersbepalingen die in de nationale wetgeving zijn vastgelegd m.b.t. vervoer via een bepaalde vervoermodus ook van toepassing zijn indien het gebruik van die modus onderdeel uitmaakt van een overeenkomst van multimodaal vervoer.

Naar Nederlandse rechtsopvatting strijdt deze bepaling niet met het CMR-verdrag voor het wegvervoer en inzonderheid het door art. 2 geregeld stapelvervoer (Verdrag betreffende de overeenkomst tot internationaal vervoer van goederen over de weg). Hiervoor steunt de Hoge Raad op de overweging dat, wanneer afzender en vervoerder gekozen hebben voor het sluiten van een overeenkomst van multimodaal vervoer, zij niet meer voor het wegtraject een zelfstandige overeenkomst voor het vervoer van goederen over de weg gesloten (H.R., 1 juni 2012, ECLI:NL:HR:2012: BV3678, r.o. 3.5.1, met noot K.F. HAAK, NJ 2015/516).

Ook het Duitse Bundesgerichthof heeft in die zin geoordeeld dat de bepalingen van het CMR-verdrag niet rechtstreeks van toepassing zijn, in geval van een overeenkomst van multimodaal vervoer (BGH 17 juli

17 juillet 2008, *TranspR*, 2008, p. 365-368 et *Eur.Vervoerr.*, 2009, p. 196).

De plus, les États signataires ont stipulé ce qui suit dans le Protocole de signature de la Convention CMR: “Les soussignés (les États; M.H.C.) s’engagent à négocier des conventions relatives au contrat de déménagement et au contrat de transport combiné”. On peut en déduire que les auteurs de la Convention CMR n’ont pas voulu que le transport routier qui fait partie du transport combiné soit réglementé par la Convention CMR.

On peut se rallier à cette approche juridique néerlandaise et allemande et conclure que, puisque le contrat de transport multimodal n’est pas régi par le droit conventionnel et que la Convention CMR ne lui est pas applicable, il n’existe aucun obstacle juridique interdisant de déterminer que la partie d’un contrat de transport multimodal effectuée par un bateau de navigation intérieure relève du champ d’application de la Section 1, chapitre 3 du titre 6 Affrètement et transport du Livre 3.

D’autant plus qu’il n’est pas certain que le transport par bateau de navigation intérieure couvert par un contrat de transport multimodal entre dans le champ d’application de la convention CMNI.

Si la disposition néerlandaise fait référence à un contrat de transport combiné de marchandises, le terme privilégié est “contrat de transport multimodal”.

S’il ne peut être exclu, dans la chaîne logistique, qu’un transporteur s’engage simplement à assurer le transport, mais se réserve le droit de déterminer le(s) mode(s) le transport utilisé(s) pour ce transport, il est également prévu expressément que les transports par voie navigable effectués dans le cadre d’un tel contrat de transport fleximodal sont également couverts.

Une réglementation claire en la matière est d’autant plus justifiée pour éviter l’insécurité juridique. En effet, dans son arrêt du 8 novembre 2004, la Cour de cassation a jugé que les dispositions de la Convention CMR ne s’appliquent pas à un contrat de transport fleximodal (Cour de cassation 8 novembre 2004, *Eur.Vervoerr.,* 2006, p. 228).

La Cour a jugé que l’application de la CMR exige l’existence d’un contrat ayant pour objet le transport routier de marchandises et que cette condition n’est pas remplie si le contrat ne précise pas le mode de transport et s’il ne ressort pas des circonstances de

2008, *TranspR*, 2008, p. 365-368 en *Eur.Vervoerr.*, 2009, p. 196).

Daar komt bij dat in het Ondertekeningsprotocol bij het CMR-verdrag de ondertekenende Staten het volgende hebben vastgelegd: “De ondergetekenden (de Staten; M.H.C.) verbinden zich te onderhandelen over verdragen nopens de overeenkomst tot verhuizing en de overeenkomst tot gecombineerd vervoer”. Hieruit kan worden afgeleid dat de opstellers van het CMR-verdrag niet beoogd hebben wegvervoer dat onderdeel uitmaakt van gecombineerd vervoer door het CMR-verdrag geregeld wordt.

Deze Nederlandse en Duitse rechtsopvatting kan worden bijgetreden en leidt er toe dat, gezien de overeenkomst van multimodaal vervoer niet verdragsrechtelijk geregeld is en het CMR-verdrag niet hierop van toepassing is, er op zich geen juridisch beletsel is om te bepalen dat het gedeelte van een overeenkomst van multimodaal vervoer dat per binnenschip wordt verricht, valt onder het toepassingsgebied van afdeling 1, hoofdstuk 3 van titel 6 Bevrachting en vervoer van Boek 3.

Daar is des te meer reden voor, nu het niet zeker is dat vervoer per binnenschip dat valt onder een overeenkomst van multimodaal vervoer, valt onder het toepassingsgebied van het CMNI-verdrag.

Waar in de Nederlandse bepaling sprake is van een overeenkomst van gecombineerd goederenvervoer, wordt de voorkeur gegeven aan de term “overeenkomst voor multimodaal vervoer”.

Waar het binnen de logistieke keten niet uit te sluiten is dat een vervoerder zich enkel verbindt het vervoer te verrichten, maar zichzelf het recht voorbehoudt te bepalen met welke vervoermodus of -modi het vervoer zal worden uitgevoerd, is ook uitdrukkelijk bepaald dat ook vervoer per binnenschip dat wordt verricht in het licht van een dergelijke overeenkomst van fleximodaal vervoer onder het toepassingsgebied valt.

Een duidelijke regeling ter zake is des te meer gerechtvaardigd om rechtsonzekerheid te vermijden. Het Hof van Cassatie heeft immers in zijn arrest van 8 november 2004 geoordeeld dat de bepalingen van het CMR-verdrag niet van toepassing zijn op een overeenkomst van fleximodaal vervoer (Hof van Cassatie 8 november 2004, *Eur.Vervoerr.,* 2006, p. 228).

Het hof is van oordeel dat de toepassing van de CMR het bestaan van een overeenkomst vereist die het vervoer van goederen over de weg tot voorwerp heeft en dat die voorwaarde niet is vervuld indien de overeenkomst de wijze van vervoer niet nader bepaalt en evenmin uit de

l'espèce que les parties avaient l'intention d'effectuer le transport par route.

Le même raisonnement pourrait également être étendu si le transport par bateau de navigation intérieure fait partie d'un transport fleximodal. Pour des raisons de sécurité juridique, la disposition selon laquelle ce transport est également couvert par la section 1 du chapitre 3 du titre 6 Affrètement et transport du livre 3 garantit que tout transport par bateau de navigation intérieure, et donc y compris ce transport, est soumis soit aux dispositions de la section 1 du chapitre 3 du livre 3 du Code belge de la navigation, soit aux dispositions directement applicables de la convention CMNI.

Les paragraphes 1 à 7 ne s'appliquent pas aux transports internationaux régis par les dispositions directement applicables de la CMNI. Cette exclusion se passe de commentaires. Toutefois, les sous-sections 2 à 7 (articles 3.6.3.3-3.6.3.25) contiennent des dispositions quasi-identiques à celles des chapitres III à VII (articles 3-25) de la convention CMNI.

Les paragraphes 8 et 9 s'appliquent également, si le contrat est régi par le droit belge, aux transports régis par les dispositions directement applicables de la CMNI, car ces deux paragraphes contiennent des dispositions qui ne figurent pas dans la CMNI. § 2 confirme ce principe.

Étant donné que les dispositions du paragraphe 8 ne font pas visées dans la CMNI, le § 3 précise que ces dispositions sont de droit supplétif. Elles s'appliquent donc à tout contrat de transport régi par le droit belge, mais les parties peuvent y déroger.

Étant donné que le transport est souvent effectué en vertu d'un contrat d'affrètement – affrètement à temps, affrètement au voyage, contrat pour séjourner et naviguer – et que les termes affréteur et fréteur y sont couramment utilisés, il est expressément prévu au § 4 que, lors de tout transport exécuté en vertu d'un contrat d'affrètement, le terme affréteur équivaut à expéditeur et le terme fréteur est équivalent à transporteur.

Ceci est conforme à la réglementation néerlandaise de l'article 8:892.4 du Code civil.

Cette disposition a pour objet d'éviter que les droits et obligations incombant à l'expéditeur ou au transporteur en vertu de la présente section ou de la convention CMNI, puissent être annulés par l'utilisation des termes affréteur et fréteur et par l'organisation du transport en vertu d'un contrat d'affrètement.

omstandigheden van de zaak blijkt dat de partijen een vervoer over de weg voor ogen hadden.

Dezelfde redenering zou ook kunnen worden doorgetrokken, indien vervoer per binnenschip kadert binnen een overeenkomst van fleximodaal vervoer. Met het oog op rechtszekerheid wordt met de bepaling dat dergelijk vervoer ook valt onder afdeling 1 van hoofdstuk 3 van titel 6 Bevrachting en vervoer van Boek 3 gevrijwaard dat elk vervoer per binnenschip, en dus ook dergelijk vervoer, ofwel valt onder de bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 3 van Boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek ofwel onder de bepalingen van het CMNI-verdrag.

De onderafdelingen 1 t.e.m. 7 zijn niet van toepassing op internationaal vervoer dat valt onder de bepalingen van het CMNI. Deze uitsluiting spreekt voor zich. De onderafdelingen 2 t.e.m. 7 (art. 3.6.3.3-3.6.3.25) bevatten echter bepalingen die quasi identiek zijn aan de bepalingen van de hoofdstukken III t.e.m. VII (artikelen 3-25) van het CMNI-verdrag.

De onderafdelingen 8 en 9 zijn, indien de overeenkomst door Belgisch recht beheerst wordt, wel tevens van toepassing op vervoer waarop de bepalingen van het CMNI van toepassing zijn, nu deze twee onderafdelingen voorschriften bevatten die niet in het CMNI zijn opgenomen. Paragraaf 2 bevestigt dit uitgangspunt.

Gezien de bepalingen van onderafdeling 8 geen deel uitmaken van het CMNI, verduidelijkt § 3 dat deze bepalingen van aanvullend recht zijn. Zij zijn derhalve van toepassing op elke vervoerovereenkomst die door Belgisch recht wordt beheerst, maar partijen kunnen daarvan afwijken.

Daar vervoer vaak wordt verricht in het kader van een bevrachtingovereenkomst – tijdbevrachting, reisbevrachting, overeenkomst om te liggen en te varen – en daarin veelal de termen bevrachter en vervrachter worden gebruikt, is uitdrukkelijk in § 4 bepaald dat bij elk vervoer dat onder een bevrachtingovereenkomst wordt uitgevoerd, de term bevrachter gelijk staat aan afzender en de term vervrachter aan vervoerder.

Hiermee sluit deze regeling aan bij de Nederlandse regeling onder art. 8:892.4 BW.

Deze regeling beoogt te vermijden dat de rechten en plichten die op grond van deze afdeling dan wel van het CMNI-Verdrag op de afzender respectievelijk vervoerder rusten, zouden kunnen worden ter zijde gesteld door het gebruik van de termen bevrachter en vervrachter en door het regelen van het vervoer in het kader een bevrachtingsovereenkomst.

Le § 5 reprend la disposition visée à l'article 27, § 1er de la Convention CMNI.

Sous-section 2. Droits et obligations des parties contractantes

Art. 3.6.3.3 Prise en charge, transport et livraison des marchandises

Cet article est identique à l'art. 3 de la Convention CMNI et régit les droits et obligations du transporteur.

L'obligation principale ressort du premier §, à savoir: transporter les marchandises jusqu'au lieu de livraison dans le délai imparti et les remettre au destinataire dans le même état que celui dans lequel elles lui ont été remises. Il résulte de la formulation de cette disposition qu'il s'agit d'une obligation de résultat.

Le deuxième paragraphe propose comme règle générale que la réception et la livraison des marchandises se fassent à bord du bateau de navigation intérieure, sauf accord contraire des parties au contrat. Le fait que la livraison soit organisée à bord du bateau de navigation intérieure découle d'ailleurs également de l'article 10.2.

La convention déroge ainsi à la réglementation visée dans la loi sur l'affrètement fluvial, dans laquelle il résulte de l'art. 34 que le transporteur est responsable jusqu'au déchargement des marchandises.

Le § 3 établit le droit de principe du transporteur de choisir le bateau de navigation intérieure qu'il souhaite utiliser pour le transport concerné, mais l'assortit de plusieurs conditions. Le bateau de navigation intérieure doit être en état de naviguer et apte au chargement, il doit également être armé et équipé conformément à la réglementation en vigueur et disposer des licences nationales et internationales requises pour le transport des marchandises en question.

Le § 4 décrit les circonstances dans lesquelles, lorsque l'utilisation d'un bateau de navigation intérieure particulier a été convenue, le transporteur peut transborder tout ou partie de la cargaison.

Le § 5 confirme implicitement que le chargement, l'arrimage et la fixation des marchandises ne relèvent pas, en règle générale, de l'obligation du transporteur, mais souligne que le transporteur est tenu de veiller à ce que ces actions ne mettent pas en danger la sécurité du bateau de navigation intérieure.

Cette disposition correspond essentiellement à l'obligation de surveillance prévue à l'article 8 de la loi sur l'affrètement fluvial, étant entendu que cette obligation

Paragraaf 5 herneemt het voorschrift van art. 27 § 1 CMNI-Verdrag.

Onderafdeling 2. Rechten en verplichtingen van de overeenkomstsluitende partijen

Art. 3.6.3.3 Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen

Dit artikel is identiek aan art. 3 CMNI-Verdrag en regelt de rechten en de verplichtingen van de vervoerder.

De hoofdverplichting blijkt uit de eerste paragraaf, met name: de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering vervoeren en deze bij de geadresseerde afleveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen. Uit de formulering van deze bepaling volgt dat het hier gaat om een resultaatsverbintenis.

De tweede paragraaf stelt als algemene regel voor dat de inontvangstneming en de aflevering van de goederen gebeuren aan boord van het binnenschip, tenzij de contractspartijen anders overeenkomen. Dat de aflevering aan boord van het binnenschip plaatsvindt, volgt trouwens ook uit art. 10.2.

Hiermee wijkt het verdrag af van de regeling onder de wet op de binnenbevrachting, waarbij uit art. 34 volgt dat de vervoerder aansprakelijk is tot de goederen gelost zijn.

Paragraaf 3 legt het principieel recht van de vervoerder vast om het binnenschip te kiezen dat hij voor het betreffend vervoer wenst te gebruiken, maar koppelt daaraan een aantal voorwaarden. Het binnenschip dient vaarwaardig en ladinggeschikt te zijn, en moet tevens conform de geldende regelgeving bemand en uitgerust zijn en voorzien van de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen.

Paragraaf 4 beschrijft de omstandigheden waaronder, wanneer het gebruik van een bepaald binnenschip overeengekomen is, de vervoerder het recht heeft de lading geheel of gedeeltelijk over te slaan.

Paragraaf 5 bevestigt impliciet dat het laden, stuwen en vastzetten van de goederen in regel niet de verplichting van de vervoer uitmaakt, maar benadrukt dat de vervoerder er wel voor instaat dat door deze handelingen de veiligheid van het binnenschip niet in het gevaar wordt gebracht.

Deze bepaling sluit in grote lijnen aan bij de toezichtverplichting van art. 8 wet op de binnenbevrachting, met dien verstande dat aldaar die verplichting ook geldt bij

s'applique également lors du déchargement. La CMNI ne contient aucune disposition similaire sur le déchargement.

Enfin, le sixième § dispose du droit du transporteur de transporter les marchandises sur le pont ou dans des cales ouvertes, pour autant que les conditions énumérées dans cette disposition soient remplies à cette fin.

Art. 3.6.3.4. Transporteur substitué

Cet article reprend l'article 4 de la Convention CMNI, qui régit les droits et devoirs du transporteur substitué. Le concept de transporteur de fait était déjà connu dans la Convention de Guadalajara du 18 septembre 1961 relative au transport aérien international et a été repris dans la Convention de Montréal du 28 mai 1999. Ce concept est également ancré dans le droit maritime.

Alors que les autres conventions de transport utilisent le terme "transporteur effectif" dans la version néerlandaise, qui correspond étroitement au terme anglais *"actual carrier"*, la convention CMNI utilise le terme "transporteur substitué" dans la version néerlandaise, alors que la version anglaise utilise le terme "*actual carrier*". Les termes "transporteur effectif" et transporteur substitué revêtent donc la même signification.

La réglementation de la position du transporteur substitué dans la convention CMNI joue un rôle important dans l'ensemble du dispositif. En effet, il est très fréquent dans la chaîne logistique que le transporteur qui conclut un contrat de transport avec l'expéditeur n'effectue pas lui-même le transport mais le confie à un tiers.

Cette situation se présente déjà lorsqu'un commissionnaire de transport, dont l'activité consiste précisément à cela, s'engage auprès d'un expéditeur et conclut ensuite un contrat avec un transporteur qui exécute effectivement le transport. Toutefois, cette situation peut également se présenter lorsqu'un entrepreneur de transport de marchandises par voie navigable confie tout ou partie de l'exécution du transport à un autre entrepreneur sur la base d'un contrat de sous-traitance.

Le premier § indique clairement qu'un tel contrat entre un transporteur "sur papier" et un transporteur effectif est également qualifié de contrat de transport et relève donc également du champ d'application de cette section. Par conséquent, les mêmes droits et obligations s'appliquent pour son compte que pour celui du transporteur principal. Inversement, le transporteur principal est, dans sa relation contractuelle avec le transporteur effectif, considéré comme l'expéditeur et a donc les mêmes droits et obligations dans cette relation que l'expéditeur qui a conclu un contrat de transport avec le transporteur principal.

het lossen. Het CMNI bevat geen gelijkaardige bepaling bij het lossen.

De zesde paragraaf bepaalt tenslotte het recht van de vervoerder om de goederen aan dek of in open ruimen te vervoeren, mits de in die bepaling opgesomde voorwaarden daartoe vervuld zijn.

Art. 3.6.3.4. Ondervervoerder

Dit artikel herneemt art. 4 CMNI-Verdrag dat de rechten en plichten van de ondervervoerder regelt. Het concept van de feitelijke vervoerder was reeds gekend in het verdrag van Guadalajara van 18 september 1961 met betrekking tot het internationaal luchtvervoer en werd hernomen in het Verdrag van Montreal van 28 mei 1999. Het concept is evenzeer ingeburgerd in het zeerecht.

Waar de andere vervoersverdragen in de Nederlandse versie de term "feitelijke vervoerder" gebruiken, wat nauw aansluit bij de Engelse term "*actual carrier*", gebruikt het CMNI-verdrag in de Nederlandse taalversie de term "ondervervoerder", terwijl in de Engelse versie de term "*actual carrier*" wordt gebruikt. De termen feitelijke vervoerder en ondervervoerder dekken aldus dezelfde lading.

De regeling van de positie van ondervervoerder in het CMNI-verdrag vervult een belangrijke rol in de ganse regeling. In de logistieke keten komt het immers zeer vaak voor dat de vervoerder die met de afzender een vervoerovereenkomst afsluit, niet zelf het vervoer verricht maar dit door een derde laat verrichten.

Deze situatie doet zich al voor indien een vervoercommissionair, wiens activiteit precies daarin bestaat, zich jegens een afzender verbindt en vervolgens een overeenkomst sluit met een vervoerder die feitelijk het vervoer verricht. Deze situatie kan zich echter eveneens voordoen wanneer een ondernemer van goederenvervoer per binnenbinnenschip de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk in onderaanneming toevertrouwd aan een collega ondernemer.

De eerste paragraaf maakt duidelijk dat ook een dergelijke overeenkomst tussen een "papieren" vervoerder en een feitelijk vervoerder als een vervoerovereenkomst kwalificeert en derhalve eveneens valt onder de toepassing van deze afdeling. Bijgevolg gelden in zijnen hoofde dezelfde rechten en plichten als in hoofde van de hoofdvervoerder. Omgekeerd wordt de hoofdvervoerder in zijn contractuele relatie met de feitelijke vervoerder aangemerkt als afzender en heeft deze in die relatie aldus dezelfde rechten en plichten als de afzender die met de hoofdvervoerder een vervoerovereenkomst heeft afgesloten.

Le § 2 précise que la conclusion d'un contrat de transport par le transporteur principal avec un transporteur substitué ne l'exonère pas de sa responsabilité à l'égard du transport exécuté par le transporteur substitué. Les dispositions relatives à la responsabilité du transporteur, examinées ci-dessous, s'appliquent donc aux deux, étant entendu que, si le transporteur substitué n'exécute qu'une partie du transport, il n'est responsable que de cette partie. Le transporteur principal est responsable de l'intégralité du transport auquel il s'est engagé.

En vertu du troisième paragraphe, si le transporteur engage un transporteur substitué , il est tenu d'en informer l'expéditeur.

Le quatrième § vise à protéger le transporteur substitué contre une éventuelle extension de responsabilité qui aurait été convenue par le transporteur principal avec l'expéditeur ou le destinataire. Cette extension ne lie le transporteur substitué que s'il l'a expressément acceptée par écrit. Dans ce cadre, cette extension ne peut en outre jamais excéder ce qui est autorisé dans cette section (Art. 3.6.3.20 § 4).

Le cinquième paragraphe introduit une responsabilité solidaire entre le transporteur et le transporteur substitué , avec un droit de recours mutuel.

Art. 3.6.3.5. Délai de livraison

Outre l'obligation du transporteur prévue à l'art. 3.6.3.3, § 1er, cet article impose au transporteur l'obligation de livrer la marchandise dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, si aucun délai n'a été convenu, dans le délai que l'on peut raisonnablement exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

Art. 3.6.3.6. Obligations de l'expéditeur

Cet article régit les obligations de l'expéditeur.

En vertu du premier alinéa, l'obligation principale de l'expéditeur réside dans l'obligation de payer les montants dus en vertu du contrat de transport. Ce dernier concept est plus large que le simple fret, mais s'étend à tous les montants dus, y compris les surestaries.

Le deuxième paragraphe régit l'obligation d'information de l'expéditeur. Il résulte de l'alinéa 2 e) que cette obligation d'information ne se limite pas aux matières énumérées au § 2 a) à d), qui concernent les marchandises à transporter et leur traitement douanier et

Paragraaf 2 maakt duidelijk dat het sluiten van een vervoerovereenkomst door de hoofdvervoerder met een ondervervoerder deze niet ontheft van zijn aansprakelijkheid voor wat betreft het vervoer dat door de ondervervoerder is uitgevoerd. De verder besproken bepalingen inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn derhalve op beiden van toepassing, met dien verstande dat, als de ondervervoerder slechts een deel van het vervoer uitvoert, deze enkel voor dit deel aansprakelijk is. De hoofdvervoer is aansprakelijk voor het ganse vervoer waartoe hij zich verbonden heeft.

Ingevolge de derde paragraaf is de vervoerder, indien hij een ondervervoerder inschakelt, verplicht de afzender hiervan te informeren.

De vierde paragraaf strekt ertoe de ondervervoerder te beschermen tegen een mogelijke uitbreiding van aansprakelijkheid die door de hoofdvervoerder met de afzender of geadresseerde zou overeengekomen zijn. Dergelijke uitbreiding bindt de ondervervoerder enkel indien deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. Daarbij kan deze uitbreiding bovendien nooit verder gaan dan in deze afdeling toegelaten (art. 3.6.3.20 § 4).

De vijfde paragraaf voert een hoofdelijke aansprakelijkheid in tussen de vervoerder en de ondervervoerder, met een onderling verhaalsrecht.

Art. 3.6.3.5. Afleveringstermijn

Aansluitend op de verplichting van de vervoerder onder art. 3.6.3.3, § 1 legt dit artikel de vervoerder de verplichting op om de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

Art. 3.6.3.6. Verplichtingen van de afzender

Dit artikel regelt de verplichtingen van de afzender.

De eerste paragraaf bevat de verplichting van de afzender tot betaling van de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen. Deze verplichting heeft een ruimere draagwijdte dan alleen de vracht.

De tweede paragraaf regelt de informatieplicht van de afzender. Uit § 2 e) kan daarbij worden afgeleid dat deze informatieplicht niet beperkt is tot de in § 2a) t.e.m. d) opgesomde aangelegenheden, die betrekking hebben op de te vervoeren goederen en hun douanerechtelijke

administratif, mais s'étend également à toutes les autres indications nécessaires qui doivent être portées sur le document de transport.

Selon le premier §, l'obligation principale de l'expéditeur est l'obligation de payer les montants dus en vertu du contrat de transport. Cette dernière notion est plus large que le seul fret, mais s'étend à tous les montants dus, y compris les surestaries.

Le devoir d'information s'accompagne de l'obligation, lors de la remise de la marchandise, de fournir tous les documents d'accompagnement prescrits. Cela inclut les documents qui doivent être délivrés en vertu d'autres règlements, tels que la Convention ADN.

En outre, le troisième paragraphe dispose de l'obligation d'emballer les marchandises, si la nature des marchandises l'exige, de manière à ce qu'elles ne puissent être perdues ou endommagées pendant la période entre la réception et la livraison par le transporteur, ni causer aucun dommage au bateau de navigation intérieure ou à d'autres marchandises.

L'expéditeur garantit également le marquage approprié des marchandises conformément aux réglementations internationales ou nationales applicables ou, en l'absence de telles réglementations, conformément aux règles et pratiques généralement reconnues en matière de navigation intérieure. Les règlements à cet égard sont également inclus dans la Convention ADN.

Compte tenu des deuxième et cinquième paragraphes de l'art. 3.6.3.3, le dernier paragraphe de l'art. 3.6.3.6 stipule que l'expéditeur est tenu de charger, d'arrimer et de fixer la cargaison conformément aux usages de la navigation intérieure. Cette disposition s'applique, sauf accord contractuel contraire, et n'affecte pas davantage les obligations du transporteur, visées à l'article 3.6.3.3 § 5, de préserver la sécurité du bateau de navigation intérieure lors des opérations de chargement, d'arrimage et de fixation.

Art. 3.6.3.7. Marchandises dangereuses ou polluantes

Cette disposition prévoit plusieurs obligations supplémentaires incombant à l'expéditeur en cas de transport de marchandises dangereuses ou polluantes.

Dans ce cas, l'expéditeur doit informer le transporteur, expressément et par écrit, du danger et des risques environnementaux inhérents aux marchandises, ainsi que des précautions à prendre (§ 1er), tout en communiquant, si ce transport est soumis à autorisation, les

en administratieve behandeling, maar zich tevens uitstrekt tot alle andere noodzakelijke gegevens die in het vervoerdocument moeten worden vermeld.

Volgens de eerste paragraaf rust als hoofdverplichting op de afzender een betalingsplicht van de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen. Dit laatste begrip is ruimer dan enkel de vracht, maar strekt zich uit tot alle bedragen die verschuldigd zijn, waaronder ook het overliggeld.

De informatieplicht gaat daarbij gepaard met de verplichting om, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten te bezorgen. Dit betreft onder meer documenten die op grond van andere regelgeving, zoals het ADN-verdrag, dienen bezorgd te worden.

Voorts maakt de derde paragraaf duidelijk dat de verplichting om de goederen, indien de aard daarvan zulks vereist, dusdanig te verpakken, dat zij in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, niet verloren of beschadigd kunnen geraken en tevens geen schade aan het binnenschip of andere goederen kunnen veroorzaken.

Tevens staat de afzender er voor in de goederen te voorzien van een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken. Ook desbetreffend zijn voorschriften opgenomen in het ADN-verdrag.

In het licht van de tweede en vijfde paragraaf van art. 3.6.3.3 bepaalt de laatste paragraaf van art. 3.6.3.6 dat op de afzender de verplichting rust tot het laden, stuwen en vastzetten van de lading overeenkomstig de gebruiken in de binnenvaart. Deze bepaling geldt, tenzij contractueel anders overeengekomen, en laat bovendien de verplichtingen van de vervoerder luidens artikel 3.6.3.3 § 5 om de veiligheid van het binnenschip te vrijwaren bij de uitvoering van laden, stuwen en vastzetten van de goederen, onverlet.

Art. 3.6.3.7. Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen

Deze bepaling voorziet in een aantal bijkomende verplichtingen die op de afzender rusten ingeval van vervoer van gevaarlijke of milieuschadelijke goederen.

In dat geval dient de afzender de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen (§ 1) en daarbij, indien voor dergelijk vervoer een vergunning vereist is, de

documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises (§ 2).

Si une autorisation administrative est requise pour le transport de ces marchandises et si le transport, le chargement ou le déchargement ne peut avoir lieu faute d'une telle autorisation, les frais de retour des marchandises au port de chargement ou à un endroit plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées sont à la charge de l'expéditeur (§ 3).

S'il existe un danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur peut décharger, rendre inoffensives ou, si nécessaire, détruire les marchandises, même s'il avait été informé des risques-dangers environnementaux inhérents à ces marchandises (§ 4).

Le transporteur est également admis au bénéfice de la réparation du préjudice qu'il subit du fait des mesures prises en vertu du § 3 ou du § 4.

Art. 3.6.3.8 .Responsabilité de l'expéditeur

Cette disposition régit la responsabilité de l'expéditeur pour les manquements aux obligations d'information et d'autorisation visées aux articles 3.6.3.6 § 2 et 3.6.3.7 §§ 1-2 et précise que la responsabilité s'applique également aux actes et omissions des personnes dont l'expéditeur utilise les services dans l'exécution des tâches et le respect des obligations visées aux articles 6 et 7, dans la mesure où ces personnes agissent dans l'exercice de leurs fonctions.

Il s'agit d'une responsabilité sans faute, qui n'est levée que si l'expéditeur prouve qu'elle est due au transporteur ou au transporteur substitué , à leurs subordonnés ou à leurs mandataires. Le transporteur étant considéré comme l'expéditeur vis-à-vis du transporteur substitué , ces dispositions s'appliquent également à la relation entre le transporteur et le transporteur substitué.

Art. 3.6.3.9. Résiliation du contrat de transport par le transporteur

De plus, l'art. 3.6.3.9 dispose de la possibilité pour le transporteur, en cas de méconnaissance par l'expéditeur des obligations mentionnées aux art. 3.6.3.6 § 2 et 3.6.3. 7 §§ 1-2, de résilier le contrat (§ 1er), ainsi que de décharger les marchandises aux frais de l'expéditeur et, à sa discrétion, de percevoir le paiement d'un fret erroné égal au tiers du fret, ou outre les surestaries éventuelles, une indemnité égale au montant des frais engagés et des dommages subis ainsi que, si le voyage

noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen, te verschaffen (§ 2).

Indien voor het vervoer van dergelijke goederen een administratieve vergunning vereist is, en het vervoer, de lading of lossing niet kan geschieden wegens het ontbreken van deze vergunning, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender (§ 3).

Indien sprake is van een onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken of desgevallend te vernietigen, ook indien hij in kennis was gesteld van de gevaren- milieurisico's die aan dergelijke goederen inherent zijn (§ 4).

Tevens heeft de vervoerder recht op vergoeding van de door hem geleden schade, wegens de op grond van § 3 of § 4 genomen maatregelen.

Art. 3.6.3.8. Aansprakelijkheid van de afzender

Deze bepaling regelt de aansprakelijkheid van de afzender voor tekortkomingen m.b.t. de in art. 3.6.3.6 § 2 en 3.6.3.7 §§ 1-2 genoemde informatieverplichtingen en vergunningsplicht en stelt duidelijk dat de aansprakelijkheid ook geldt voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 6 en 7, voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

Daarbij gaat het om een foutloze aansprakelijkheid, die enkel wordt opgeheven mits bewijs door de afzender dat één en ander te wijten is aan de vervoerder of ondervervoerder, hun ondergeschikten of lasthebbers. Gezien de vervoerder t.a.v. de ondervervoerder wordt aangemerkt als afzender, gelden deze bepalingen evenzeer in de relatie tussen vervoerder en ondervervoerder.

Art. 3.6.3.9. Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

Aansluitend hierop voorziet art. 3.6.3.9 in de mogelijkheid van de vervoerder om in geval van miskenning door de afzender van de in de artt. 3.6.3.6 § 2 en 3.6.3.7 §§ 1-2 genoemde verplichtingen, de overeenkomst te ontbinden (§ 1), alsook de goederen op kosten van de afzender te lossen en, naar keuze, betaling te ontvangen van een foutvracht gelijk aan één derde van de vracht, of naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de

a débuté, le fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée (§ 2).

Là encore, il convient de noter que, en vertu de l'article 3.6.3.4, le transporteur substitué possède les mêmes droits envers le transporteur en la matière.

Art. 3.6.3.10. Livraison des marchandises

Le premier paragraphe prévoit que, outre l'expéditeur, le destinataire qui, après l'arrivée de la marchandise au lieu de destination, en demande la livraison, est également responsable du paiement du fret et des autres frais sur les marchandises, ainsi que de ses contributions en cas d'avarie commune. Si aucun document de transport n'a été établi ou n'a été produit, le fret à payer est celui convenu avec l'expéditeur, pour autant qu'il soit d'usage dans le commerce.

Le deuxième paragraphe prévoit que la mise à disposition de la marchandise au destinataire vaut livraison. Ce régime diffère de celui prévu par la loi sur l'affrètement fluvial en vertu de laquelle la responsabilité du transporteur ne prend fin qu'après le déchargement des marchandises.

Sous-section 3. Documents de transport

Art. 3.6.3.11. Nature et contenu

Le premier paragraphe impose au transporteur l'obligation d'établir un document de transport, signé par ou au nom du transporteur (§ 2), qui doit contenir les informations énumérées au cinquième paragraphe, mais ajoute immédiatement que l'absence ou le caractère incomplet d'un tel document n'affecte pas la validité du contrat.

Toutefois, la présence ou l'absence d'un document de transport a une incidence sur la charge de la preuve. En effet, le document de transport fait office de preuve, sous réserve de preuve contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la réception des marchandises par le transporteur. En particulier, le document de transport permet de présumer que les marchandises telles que décrites dans le document ont été réceptionnées pour le transport (§ 3).

On peut en déduire que le document de transport est normalement établi après avoir pris livraison des marchandises. Par conséquent, une confirmation de transport envoyée immédiatement après la conclusion du contrat n'est pas un document de transport au sens de l'art. 3.6.3.11.

evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis (§ 2).

Ook hier dient opgemerkt dat op grond van art. 3.6.3.4 de ondervervoerder ter zake over dezelfde rechten beschikt t.a.v. de vervoerder.

Art. 3.6.3.10. Aflevering van de goederen

De eerste paragraaf legt vast dat, naast de afzender, ook de geadresseerde die, na aankomst van de goederen op de plaats van bestemming, om aflevering verzoekt, gehouden is tot betaling van de vracht en de overige op de goederen rustende kosten, alsmede voor zijn bijdragen in geval van averij-grosse. Indien geen vervoersdocument werd opgemaakt of dit niet is overgelegd, is de te betalen vracht, deze die met de afzender overeengekomen was, mits deze in de handel gebruikelijk is.

De tweede paragraaf bepaalt dat de terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerd geldt als aflevering. Dit wijkt af van de regeling onder de wet op de binnenbevrachting, waar de aansprakelijkheid van de vervoerder pas eindigt zodra de goederen gelost zijn.

Onderverdeling 3. Vervoersdocumenten

Art. 3.6.3.11. Aard en inhoud

De eerste paragraaf legt de vervoerder de verplichting op om een vervoerdocument op te maken, dat door of namens de vervoerder wordt getekend (§ 2) en daarbij de in de vijfde paragraaf genoemde gegevens moet bevatten, maar voegt er meteen aan toe dat het ontbreken of de onvolledigheid van een dergelijk document de geldigheid van de overeenkomst niet aantast.

Wel heeft het al dan niet voorhanden zijn van een vervoersdocument zijn invloed op de bewijslast. Het vervoersdocument levert immers bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen (§ 3).

Hieruit kan worden afgeleid dat het vervoersdocument in regel wordt opgemaakt na de inontvangstneming van de goederen. Een transportbevestiging die wordt verzonden onmiddellijk na het sluiten van de overeenkomst is bijgevolg geen vervoersdocument in de zin van art. 3.6.3.11.

Ainsi, la valeur probante du document de transport ne dépend pas de la co-signature de l'expéditeur. Le deuxième paragraphe donne au transporteur le droit de demander à l'expéditeur de contresigner le document de transport, mais ce n'est pas une obligation et cela n'affecte pas sa validité et sa valeur probante.

En ce qui concerne la forme du document de transport, la liberté est laissée au transporteur. Dans ce cadre, le transporteur n'est pas tenu d'établir également un connaissement, sauf si l'expéditeur l'exige et si cela a été convenu avant le chargement (§ 1er). La réglementation est ainsi fondamentalement différente de celle prévue par la loi sur l'affrètement fluvial en vertu de laquelle l'expéditeur est tenu d'établir un connaissement.

La forme étant libre, le connaissement peut également servir de document de transport, mais, dans ce cas, il apporte uniquement la preuve dans la relation entre le transporteur et le destinataire (§ 4). Les conditions du contrat de transport continuent de s'appliquer dans la relation entre l'expéditeur et le transporteur.

Art. 3.6.3.12. Inscription de réserves sur les documents de transport

Le premier paragraphe prévoit les cas dans lesquels le transporteur peut formuler des réserves sur le document de transport. Le deuxième paragraphe précise que les marchandises sont réputées être en bon état lors de la réception si le transporteur n'a rien mentionné à cet égard dans le document de transport ni formulé de réserve à cet effet.

Le troisième paragraphe contient une règle spéciale en cas de transport de conteneurs ou de transport dont les cales sont scellées par une personne autre que le transporteur, ses agents et ses subordonnés. Dans ce cas, si le conteneur ou les scellés ne sont pas endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte ou l'endommagement des marchandises ne sont pas survenus pendant le transport.

Art. 3.6.3.13. Connaissement

Cet article contient quelques dispositions relatives à la valeur juridique d'un connaissement.

Il est considéré comme un titre (§ 1), dont seule la remise au lieu de livraison de l'exemplaire original présenté en premier lieu donne droit à la livraison (§ 2).

Ainsi, le connaissement a les mêmes effets en matière de droit sur les marchandises que la remise des

Daarbij is de bewijskracht van het vervoersdocument niet afhankelijk van mede ondertekening door de afzender. De tweede paragraaf geeft de vervoerder het recht van de afzender te eisen dat deze het vervoersdocument mede ondertekend, maar zulks is geen verplichting en tast de geldigheid en bewijswaarde ervan niet aan.

M.b.t. de vorm van het vervoersdocument wordt aan de vervoerder de vrijheid gelaten. De vervoerder is daarbij niet verplicht om tevens een cognossement op te maken, tenzij de afzender dit verlangt en zulks voorafgaand aan het laden is overeengekomen (§ 1). Hiermee verschilt de regeling fundamenteel van deze onder de wet op de binnenbevrachting, waar het de afzender is op wie de verplichting rust een cognossement op te maken.

Gezien de vorm vrij is, kan een cognossement ook dienst doen als vervoersdocument, maar in dat geval levert het enkel bewijs op in de verhouding tussen de vervoerder en de geadresseerde (§ 4). In de verhouding tussen de afzender en de vervoerder blijven de voorwaarden van de vervoersovereenkomst gelden.

Art. 3.6.3.12. Voorbehouden in de vervoersdocumenten

De eerste paragraaf voorziet de gevallen waarin de vervoerder op het vervoersdocument voorbehoud kan maken. De tweede paragraaf maakt duidelijk dat de goederen geacht worden bij inontvangstneming zich in goede staat te bevinden, indien de vervoerder hieromtrent niets in het vervoersdocument vermeld heeft noch hiervoor enig voorbehoud heeft gemaakt.

De derde paragraaf bevat een bijzondere regel in geval van containervervoer of vervoer waarbij de ruimen door een ander dan de vervoerder, zijn lasthebbers en ondergeschikten verzegeld zijn. In dat geval geldt, indien de container of zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, het vermoeden dat het verlies of de beschadiging van de goederen zich niet tijdens het vervoer heeft voorgedaan.

Art. 3.6.3.13. Cognossement

Dit artikel bevat enkele bepalingen m.b.t. de juridische waarde van een cognossement.

Het wordt beschouwd als een waardepapier is (§ 1), waarvan enkel de overhandiging op de plaats van aflevering van het eerst overgelegde originele exemplaar recht geeft op aflevering (§ 2).

Daarbij heeft het cognossement dezelfde gevolgen wat betreft het recht ten aanzien van de goederen als de

marchandises (§ 3) et crée, en faveur du destinataire ou de toute autre personne à qui le connaissement a été transféré de bonne foi, la présomption irréfragable que les marchandises ont été réceptionnées telles que mentionnées dans le connaissement (art. 3.6.3.11 § 3) avec mention de leur (bon) état visible (art. 3.6.3.11 § 2).

Sous-section 4. Droit de disposer des marchandises

Art. 3.6.3.14. Titulaire du droit de disposer

Le premier paragraphe règle le droit de l'expéditeur de disposer des marchandises. Il permet notamment à l'expéditeur de demander au transporteur (1) de ne pas poursuivre le transport, (2) de changer le lieu de livraison, ou (3) de livrer les marchandises à un destinataire autre que celui mentionné dans le document de transport. En outre, l'expéditeur n'est pas tenu d'exercer le droit de disposer; il peut également décider, via une mention dans la lettre de voiture, d'y renoncer au profit du destinataire (§ 3).

Dans le cas contraire, le droit de disposer passe au destinataire dès qu'il a demandé la livraison des marchandises après leur arrivée au lieu de livraison et que le connaissement lui a été remis ou, en cas de transport sous connaissement, que l'expéditeur a remis tous les exemplaires du connaissement à une autre personne.

Art. 3.6.3.15. Conditions de l'exercice du droit de disposer

Dans le prolongement de l'art. 3.6.3.14, l'art. 3.6.3.15 précise les conditions dans lesquelles l'expéditeur et le destinataire peuvent exercer le droit de disposer.

En cas de transport sous connaissement, tous les originaux doivent être présentés avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison. Dans l'autre cas, le document de transport doit être présenté, indiquant les nouvelles instructions données au transporteur.

De plus, le transporteur doit être indemnisé de tous les coûts et dommages encourus en raison des instructions et également, en cas de déchargement avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, le fret total convenu doit être payé, sauf accord contraire.

Sous-section 5. Responsabilité du transporteur

Art. 3.6.3.16. Responsabilité pour préjudice

overhandiging van de goederen (§ 3) en creëert het ten gunste van de geadresseerde of een ander persoon aan wie te goeder trouw het cognossement is overgedragen, het onweerlegbaar vermoeden dat de goederen werden in ontvangst genomen zoals in het cognossement vermeld (art. 3.6.3.11 § 3) met de daarbij vermelde (goede) zichtbare staat ervan (art. 3.6.3.11 § 2).

Onderafdeling 4. Het recht om over de goederen te beschikken

Art. 3.6.3.14. Beschikkingsgerechtigde

De eerste paragraaf regelt het beschikkingsrecht van de afzender over de goederen. Het geeft de afzender met name de mogelijkheid van de vervoerder te eisen dat hij (1) het vervoer niet voortzet, (2) de plaats van aflevering wijzigt, of (3) de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan diegene vermeld in het vervoersdocument. De afzender is overigens niet verplicht het beschikkingsrecht uit te oefenen, hij kan er, door een vermelding in de vrachtbrief, ook voor opteren dit afstand te staan aan de geadresseerde (§ 3).

Zo niet gaat het beschikkingsrecht over op de geadresseerde, zodra deze, na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering, om aflevering van de goederen heeft verzocht en de vrachtbrief aan hem is overhandigd of, in geval van vervoer onder cognossement, de afzender alle exemplaren van het cognossement aan een ander heeft overhandigd.

Art. 3.6.3.15. Vooraarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht

Aansluitend op art. 3.6.3.14 verduidelijkt art. 3.6.3.15 onder welke voorwaarden de afzender dn wel de geadresseerde het beschikkingsrecht mag uitoefenen.

Bij vervoer onder cognossement moeten alle originele exemplaren voor aankomst van de goederen op de plaats van aflevering worden overgelegd. In het andere geval dient het vervoersdocument overgelegd te worden waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies vermeld staan.

Bovendien dient de vervoerder vergoed te worden voor alle door de instructies ontstane kosten en schades en dient tevens bij lossing voor aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht betaald te worden, tenzij anders overeengekomen.

Onderafdeling 5. Aansprakelijkheid van de vervoerder

Art. 3.6.3.16. Aansprakelijkheid van de vervoerder

Cet article dispose des principes généraux de la responsabilité du transporteur en cas de perte ou de dommage des marchandises survenant entre le moment de la réception des marchandises pour le transport et celui de leur livraison, ainsi qu'en cas de retard à la livraison.

Il s'agit en l'occurrence de la responsabilité du transporteur, sauf s'il démontre que le dommage résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et dont les conséquences ne pouvaient être évitées (§ 1er).

Pour les dommages dus à la perte ou à l'endommagement des marchandises survenant avant le chargement dans le bateau de navigation intérieure ou après le déchargement, le transporteur n'est normalement pas responsable, étant donné que sa responsabilité dans des circonstances normales n'est pas engagée avant qu'il ait pris livraison à bord et prend fin dès que les marchandises sont mises à la disposition du destinataire.

Le § 2 prévoit que l'on peut y renoncer par contrat si les marchandises sont sous son contrôle pour le chargement ou le déchargement et que le dommage est imputable au transporteur. En cas de dommage imputable, l'indemnisation est limitée aux mêmes montants auxquels elle est limitée, si le dommage survient pendant la période visée au premier alinéa.

Le § 2 concrétise ainsi la règle de droit international privé contenue dans l'article 16 § 2 CMNI, qui renvoie à la législation applicable au contrat pour déterminer si et dans quelles conditions la responsabilité du transporteur peut être engagée.

Art. 3.6.3.17 Préposés et mandataires

Les §§ 1 et 2 de cette disposition suivent la réglementation de l'art. 3.6.3.16 et confirment que le transporteur est responsable non seulement de ses propres erreurs et omissions, mais également des erreurs ou omissions de ses préposés et mandataires et du transporteur substitué et de ses préposés et mandataires, si ces personnes ont agi dans l'exercice de leurs fonctions. Ces dispositions confirment l'adage "*Qui facit per alium, facit per se*" ou "*Qui per alium facit, per seipsum facere videtur*".

Le troisième paragraphe indique clairement que les préposés et mandataires peuvent se prévaloir des mêmes exemptions et limitations de responsabilité que le transporteur et transporteur substitué. Un pilote qui est

Dit artikel legt de algemene principes vast van de aansprakelijkheid van de vervoerder betreft, voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering.

Het gaat daarbij uit van de gehoudenheid van de vervoerder, tenzij deze bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen (§ 1).

Voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het binnenschip of na het ogenblik van lossing, is de vervoerder in regel niet aansprakelijk, gezien zijn aansprakelijkheid in normale omstandigheden pas begint op het ogenblik dat hij ze aan boord in ontvangst heeft genomen en eindigt zodra de goederen aan de geadresseerde ter beschikking zijn gesteld.

Paragraaf 2 bevestigt dit uitgangspunt, maar voorziet wel dat contractueel hiervan kan worden afgeweken, indien de goederen voor belading of lossing onder zijn toezicht staan en de schade aan de vervoerder toerekenbaar is. In geval van toerekenbare schade is de schadevergoeding gelimiteerd tot dezelfde bedragen als deze waartoe die gelimiteerd is, indien de schade zich voordoet in de periode waarvan sprake in de eerste paragraaf.

Paragraaf 2 geeft aldus invulling aan de regel van internationaal privaatrecht die is opgenomen in art. 16 § 2 CMNI en die voor de vraag of en onder welke voorwaarden de vervoerder kan aansprakelijk worden gesteld, verwijst naar het op de overeenkomst toepasselijk recht.

Art. 3.6.3.17 Ondergeschikten en lasthebbers

Paragraaf 1 en paragraaf 2 van deze bepaling sluiten aan bij de regeling onder art. 3.6.3.16 en bevestigt dat de vervoerder niet enkel aansprakelijk is voor eigen fouten en nalatigheden, maar ook voor fouten of nalatigheid van ondergeschikten en lasthebbers en van de ondervervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld. De bepalingen bevestigen het adagium "*Qui facit per alium, facit per se*" of "*Qui per alium facit, per seipsum facere videtur.*"

De derde paragraaf maakt duidelijk dat de ondergeschikten en lasthebbers zich op dezelfde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid kunnen beroepen als de vervoerder en de ondervervoerder. Een loods

nommé par l'autorité et ne peut être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou mandataire (§ 4).

Art. 3.6.3.18. Exonérations particulières de responsabilité

Le premier paragraphe de cet article énumère plusieurs circonstances (lettres "a à h") qui, si elles sont à l'origine de la perte, du dommage ou du retard, dégagent entièrement le transporteur et le transporteur substitué de sa responsabilité.

Le deuxième paragraphe allège la charge de la preuve, en ce sens qu'un motif d'exonération mentionné au premier paragraphe peut être invoqué si le dommage avait pu résulter de ce motif d'exonération. Toutefois, cette présomption peut être réfutée par la partie lésée, en démontrant que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de ce motif d'exonération.

Art. 3.6.3.19. Calcul de l'indemnité

Cet article précise le mode de calcul de l'indemnité selon qu'il s'agit d'une perte totale des marchandises (§ 1er) ou d'une perte partielle ou d'un dommage occasionné aux marchandises (§ 2). Dans la première hypothèse, la perte est égale à la valeur des biens, dans le second cas à la dépréciation.

La valeur des marchandises est déterminée selon un système gradué (§ 3): le cours de bourse, et à défaut, le prix du marché, et à défaut, la valeur usuelle des marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

Dans le cas d'un sinistre de voyage – freinte de marchandises qui, par leur nature, sont susceptibles d'être perdues pendant le transport – le transporteur n'est responsable que de la freinte qui dépasse la perte normale pendant le voyage (§ 4).

La responsabilité du transporteur n'affecte pas son droit au paiement du fret (§ 5).

Art. 3.6.3.20. Limites maximales de responsabilité

Cet article dispose des limites de la responsabilité. Le § 1er impose la règle générale, à savoir que la responsabilité du transporteur est limitée à 666,67 unités de calcul par colis ou autre unité de chargement, ou à 2 unités de calcul par kilogramme de poids de marchandises, tel qu'indiqué dans le document de transport, le chiffre le plus élevé étant retenu.

die door de autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als een ondergeschikte of lasthebber (§ 4).

Art. 3.6.3.18. Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

De eerste paragraaf van dit artikel somt een aantal omstandigheden op (litterae "a tot en met h") die, indien zij aan de oorzaak liggen van het verlies, de schade of de vertraging, de (onder)vervoerder volledig van aansprakelijkheid ontheffen.

De tweede paragraaf verlicht de bewijslast, in die zin dat een in het eerste lid genoemde ontheffingsgrond kan worden ingeroepen, indien de schade het gevolg van die ontheffingsgrond heeft kunnen zijn. Dat vermoeden kan echter door de benadeelde worden weerlegd, door aan te tonen dat de schade niet of niet uitsluitend het gevolg van die ontheffingsgrond is.

Art. 3.6.3.19. Berekening van de schadevergoeding

Dit artikel bevat de wijze waarop de schadevergoeding wordt berekend, al naargelang sprake is van een volledig verlies van de goederen (§ 1) dan wel een gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen (§ 2). In de eerste hypothese is de schade gelijk aan de waarde van de goederen, in het tweede geval aan de waardevermindering.

De waarde van de goederen wordt bepaald volgens een getrapt systeem (§ 3): de beursprijs, en bij gebreke daaraan de marktprijs, en bij gebreke daaraan de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.

In gevallen waarin sprake is van een reisverlies – verlies van goederen die uit hun aard tijdens het vervoer aan verlies onderhevig zijn – is de vervoerder slechts aansprakelijk voor het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens de reis (§ 4).

De aansprakelijkheid van de vervoerder tast zijn recht op betaling van de vracht niet aan (§ 5).

Art. 3.6.3.20. Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

Dit artikel bevat de aansprakelijkheidslimieten. Paragraaf 1 legt de algemene regel vast, met name dat de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt beperkt tot 666,67 rekeneenheden per collo of andere laadeenheid, of 2 rekeneenheden per kilogram gewicht van de goederen zoals vermeld in het vervoersdocument, waarbij het hoogste van beide bedragen in aanmerking moet genomen worden.

Si les marchandises ont été transportées dans des conteneurs et qu'aucun colis ou unité de chargement n'est déclaré dans le document de transport comme étant emballé dans un conteneur, la limite est de 1.500 unités de calcul pour le conteneur, à augmenter de 25.000 unités de calcul pour les marchandises contenues dans le conteneur. Dans le cas contraire, la limite est fixée à 666,67 unités de calcul par colis ou de 2 unités de calcul par kilogramme de poids de marchandises.

Si les marchandises sont stockées dans un conteneur ou sur une palette ou une autre unité de transport, chaque colis ou unité de chargement indiqué dans le document de transport comme se trouvant dans ou sur cette unité de transport est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises contenues dans ou sur une telle unité de transport sont considérées comme une seule unité de chargement (§ 2).

Le troisième paragraphe, première phrase, réglemente la limite de responsabilité en cas de dommages dus au retard, auquel cas le transporteur n'est responsable que de la cargaison. La deuxième phrase précise que le montant maximal auquel le transporteur peut être tenu en vertu du § 1er et de la première phrase du présent paragraphe ne peut jamais dépasser le montant dû en vertu du premier paragraphe, en cas de perte totale des marchandises.

Le quatrième paragraphe prévoit deux cas dans lesquels une indemnisation plus élevée est néanmoins possible, à savoir (a) si la nature et la valeur supérieure des marchandises ou des unités de transport sont expressément mentionnées dans le document de transport et si le transporteur n'a pas réfuté ces détails, ou (b) si les parties ont expressément convenu de limites maximales de responsabilité plus élevées.

Le dernier paragraphe a pour objet d'éviter que, si plusieurs parties impliquées sont poursuivies, le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires, l'indemnisation soit supérieure aux limites maximales de responsabilité fixées dans cet article.

Art. 3.6.3.21. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

Cet article énonce les cas dans lesquels les exonérations et limitations prévues par la présente section et par le contrat de transport ne peuvent être invoquées par le transporteur ou le transporteur substitué (§ 1er), ainsi que par les préposés et mandataires du transporteur (§ 2), notamment lorsqu'il est établi que le dommage a été causé par ses actes ou omissions, soit avec l'intention

In geval de goederen in containers werden vervoerd en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, bedraagt de limiet 1.500 rekeneenheden voor de container, te vermeerderen met 25.000 rekeneenheden voor de goederen die zich in de container bevinden. In het andere geval bedraagt de limiet 666,67 rekeneenheden per collo of 2 rekeneenheden per kilogram gewicht van de goederen.

Wanneer goederen in een container of op een pallet of andere vervoerseenheid zijn samengebracht, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid (§ 2).

De derde paragraaf, eerste volzin, regelt de aansprakelijkheidslimiet in geval van vertragingsschade, in welk geval de vervoerder slechts aansprakelijk is voor de vracht. De tweede zin verduidelijkt dat het bedrag waartoe de vervoerder maximaal kan gehouden zijn op grond van § 1 en de eerste volzin van deze paragraaf, nooit meer kan zijn dan het bedrag dat op grond van de eerste paragraaf verschuldigd is, ingeval van volledig verlies van de goederen.

De vierde paragraaf voorziet twee gevallen waarin toch een hogere schadevergoeding mogelijk is, met name (a) indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of (b) indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.

De laatste paragraaf beoogt te vermijden dat door het aanspreken van meerdere betrokkenen, de vervoerder, de ondervervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers, een vergoeding zou bekomen worden die hoger is dan de in dit artikel vastgestelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen.

Art. 3.6.3.21. Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

Dit artikel bevat de gevallen waarin door de vervoerder of de ondervervoerder (§ 1), en de ondergeschikten en hun lasthebbers (§ 2) geen beroep kan worden gedaan op de in deze afdeling en in de vervoerovereenkomst voorziene opheffingen en beperkingen, met name wanneer komt vast te staan dat de schade veroorzaakt is door diens handelen of nalaten, hetzij met de opzet een

de provoquer un tel dommage, soit à la suite d'un comportement téméraire et en sachant qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Art. 3.6.3.22. Application des exonérations et des limites de responsabilité

Cette dernière disposition relative à la responsabilité du transporteur stipule que les exonérations et les limites prévues dans la présente section et dans le contrat de transport s'appliquent à toute action pour perte, dommage ou livraison tardive des marchandises visées dans le contrat de transport, que cette action soit fondée sur le contrat de transport, sur la responsabilité délictuelle ou sur toute autre base juridique.

Sous-section 6. Délais de réclamation

Art. 3.6.3.23. Avis de dommage

Le premier paragraphe établit que l'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans le même état et la même quantité que ceux dans lesquels elles lui ont été remises pour le transport.

Le deuxième paragraphe dispose du droit du transporteur et du destinataire d'exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.

Les troisième, quatrième et cinquième paragraphes précisent les délais dans lesquels le destinataire doit formuler des réserves écrites.

En cas de perte ou de dommage visible des marchandises, la réserve, précisant la nature générale du dommage, doit être formulée au plus tard au moment de la livraison, sauf si l'état des marchandises a été constaté contradictoirement en présence du transporteur et du destinataire (§ 3).

En cas de perte ou de dommage invisible, la réserve doit être formulée au plus tard dans un délai de sept jours consécutifs à compter de la date de la livraison, auquel cas la partie lésée doit prouver que le dommage s'est produit pendant que les marchandises étaient sous la garde du transporteur (§ 4).

En cas de dommage causé par un retard de livraison, l'indemnisation n'est due que si le destinataire a notifié le retard au transporteur dans un délai de vingt et un jours consécutifs à compter de la date de livraison des marchandises et si le transporteur a reçu cette notification (§ 5).

dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Art. 3.6.3.22. Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid

Deze laatste bepaling m.b.t. de aansprakelijkheid van de vervoerder beoogt duidelijk te stellen dat de in deze afdeling en in de vervoerovereenkomst opgenomen ontheffing en beperkingen van toepassing zijn op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond

Onderafdeling 6. Mededeling van schade

Art. 3.6.3.23. Mededeling van schade

De eerste paragraaf legt vast dat de aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde geldt als vermoeden dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.

De tweede paragraaf voorziet in het recht van de vervoerder en de geadresseerde te eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.

De derde, vierde en vijfde paragraaf geven de termijnen aan binnen dewelke door de geadresseerde schriftelijk voorbehoud dient te worden gemaakt.

Bij zichtbaar verlies van of schade aan de goederen, moet het voorbehoud onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van de aflevering worden gemaakt, tenzij de toestand van de goederen tegensprekelijk tussen de vervoerder en de geadresseerde is vastgesteld (§ 3).

Bij niet zichtbaar verlies of niet zichtbare schade, moet het voorbehoud gemaakt worden uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden (§ 4).

In geval schade door vertraging in de aflevering is enkel schadevergoeding verschuldigd, indien de geadresseerde de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft (§ 5).

Art. 3.6.3.24. Prescription

Le délai de prescription s'élève à un an et débute, pour toutes les réclamations, à partir de la date à laquelle les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. La date de début du délai de prescription n'est pas incluse (§ 1er).

La réglementation diffère ainsi fondamentalement de celle de l'art. 59 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial en vertu de laquelle, bien qu'un délai de prescription d'un an s'applique également, il peut commencer à courir à partir de différents moments, selon la nature de la demande.

Par exemple, pour les surestaries encourues au lieu de chargement, il commencera à courir à partir du moment où ces surestaries ont été encourues. En vertu des nouvelles règles, il sera toujours possible de réclamer des surestaries sur le chargement même si le moment de leur naissance se situe dans plus d'un an, pour autant que la réclamation soit faite dans l'année qui suit la livraison ou le moment où la livraison aurait dû avoir lieu.

Ainsi, le nouveau règlement comporte une règle spéciale de prolongation du délai de prescription, qui n'existe pas dans la loi sur l'affrètement fluvial. Plus particulièrement, la personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être à nouveau prolongé par une ou plusieurs déclarations (§ 2).

De plus, le délai de prescription peut être suspendu et interrompu conformément aux règles de droit commun (§ 3).

De même, l'introduction d'une action en justice visant à répartir la responsabilité limitée de toutes les créances découlant d'une créance suspend le délai de prescription.

Le responsable peut déposer un recours, même après l'expiration du délai de prescription visé aux §§ 1 et 2, si l'action est engagée dans un délai de quatre-vingt-dix jours à compter de la date à laquelle la personne qui dépose le recours a payé la créance ou à compter de la date à laquelle la créance lui a été signifiée ou, si l'action est engagée dans un délai plus long, si la loi de l'État dans lequel l'action est engagée le prévoit (§ 4). Dans ce cadre également, la réglementation diffère fondamentalement de la loi sur l'affrètement fluvial.

Art. 3.6.3.24. Verjaring

De verjaringstermijn bedraagt één jaar en begint voor alle vorderingen te lopen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend (§ 1).

Hiermee verschilt de regeling fundamenteel van deze onder art. 59 van de wet op de binnenbevrachting van 5 mei 1936, waar weliswaar ook een verjaringstermijn van één jaar geldt, maar deze aldaar kan beginnen lopen vanaf verschillende ogenblikken, al naargelang de aard van de vordering.

Zo zal deze bv. voor overliggeld dat op de laadplaats is ontstaan, beginnen lopen vanaf het tijdstip waarop dat overliggeld is ontstaan. In de nieuwe regeling zal een vordering wegens overliggeld bij laden ook nog mogelijk zijn, indien het tijdstip van het ontstaan ervan reeds meer dan één jaar versteken is en zulks zolang de vordering maar gesteld worden binnen het jaar vanaf de aflevering of het tijdstip waarop aflevering had dienen plaats te hebben.

Daarbij kent de nieuwe regeling een bijzondere regel van verlenging van de verjaringstermijn, die onder de wet op de binnenbevrachting onbekend is. Met name kan de persoon tegen wie een vordering is ingesteld, de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd (§ 2).

Daarnaast kan de verjaring worden geschorst en gestuit overeenkomstig de regels van het gemeen recht (§ 3).

Tevens wordt de verjaring geschorst door de instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

Een aansprakelijke persoon kan, ook na afloop van de in §§ 1 en 2 bedoelde verjaringstermijn, een regresvordering instellen, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet (§ 4). Ook op dit punt verschilt de regeling fundamenteel van deze in de wet op de binnenbevrachting.

Le dernier paragraphe contient une règle déjà suivie par la jurisprudence, à savoir qu'une demande prescrite ne peut être exercée sous la forme d'une demande reconventionnelle ou d'exception.

Sous-section 7. Limites de la liberté contractuelle

Art. 3.6.3.25. Clauses frappées de nullité

Le premier paragraphe répète la disposition visée à l'Art 25.1 de la Convention CMNI.

Il confirme d'abord le caractère impératif de la réglementation relative à la responsabilité du transporteur, sous réserve de l'art. 3.6.3.20 § 4. En outre, les clauses visant à renverser la charge de la preuve ou à raccourcir les délais d'action et de prescription visés aux articles 3.6.3.23 et 3.6.3.24 sont nulles et non avenues. Enfin, toute clause cédant au transporteur les droits découlant de l'assurance des marchandises est également nulle.

Le deuxième paragraphe reprend les exemptions spéciales contenues dans l'article 25.2 de la Convention CMNI, à savoir: a. erreurs de navigation; b. incendie ou explosion; c. impossibilité temporaire de navigation du bateau de navigation intérieure. Les exemptions pour erreur de navigation et impossibilité temporaire de navigation étaient déjà visées respectivement aux articles 31 et 32 de la loi sur l'affrètement fluvial; l'exemption pour incendie et explosion est nouvelle.

Toutefois, le contenu de l'exemption pour erreurs de navigation visée à l'article 3.6.3.25 n'est pas totalement identique à celui de l'article 32 de la loi sur l'affrètement fluvial. En vertu de cette dernière disposition, l'exemption peut être invoquée en cas d'accident de navigation, que cet accident ait été causé par un acte ou une omission à bord du bateau de navigation intérieure transportant la cargaison endommagée. De plus, le fait que l'accident de navigation soit survenu pendant la navigation ou alors que le bateau de navigation intérieure chargé est en séjour, ne revêt aucune importance.

L'art. 3.6.3.25 § 1er, a, dispose d'un acte ou d'une négligence d'un membre d'équipage ou du pilote du bateau de navigation intérieure transportant la cargaison endommagée ou à bord du pousseur ou du remorqueur utilisé pour déplacer ce bateau de navigation intérieure. Il est également requis que les dommages soient causés en cours de navigation ou lors du montage ou du démontage d'un convoi poussé ou remorqué.

Cette exemption exige également que le bateau de navigation intérieure ou le convoi poussé ou remorqué soit dûment armé et que l'acte ou l'omission ne résulte

De laatste paragraaf bevat een regel die ook nu reeds in de rechtspraak wordt gevolgd, met name dat een verjaarde vordering niet kan worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

Onderafdeling 7. Beperking van de contractuele vrijheid

Art. 3.6.3.25. Nietige bedingen

De eerste paragraaf herneemt het voorschrift van art. 25.1 CMNI-Verdrag.

Het bevestigt vooreerst het principieel, onder voorbehoud van art. 3.6.3.20 § 4, dwingend karakter van de regeling inzake de aansprakelijkheid van de vervoerder. Voorts zijn beding die strekken tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 3.6.3.23 en 3.6.3.24 bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen nietig. Tenslotte geldt dat ook elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder, nietig is.

De tweede paragraaf herneemt de bijzondere ontheffingen die opgenomen zijn in art. 25.2 CMNI-Verdrag, t.w.: a. navigatiefouten; b. brand of explosie; c. tijdelijke niet vaarwaardigheid van het binnenschip. Ontheffingen voor navigatiefouten en tijdelijke niet vaarwaardigheid waren reeds voorzien in de artikelen 31 respectievelijk 32 van de wet op de binnenbevrachting, de ontheffing voor brand en explosie is nieuw.

De ontheffing voor navigatiefouten onder art. 3.6.3.25 is echter inhoudelijk niet geheel gelijk aan deze die is opgenomen in art. 32 wet op de binnenbevrachting. Onder laatstgenoemde bepaling kan de ontheffing worden ingeroepen indien sprake is van een scheepvaartongeval, onverschillig of dit scheepvaartongeval veroorzaakt is door een handelen of nalaten aan boord van het binnenschip waarmee de beschadigde lading vervoerd werd. Bovendien is het irrelevant of het scheepvaartongeval zich voordoet tijdens de vaart dan wel wanneer het geladen binnenschip stilligt.

Art. 3.6.3.25 § 1 onder a. heeft het over een handelen of nalaten van een bemanningslid of de loods van het binnenschip dat de lading die beschadigd wordt vervoerd of aan boord van de duwboot of sleepboot die voor het verplaatsen van dat binnenschip gebruikt wordt. Vereist is tevens dat de schade zich voordoet tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duwkonvooi of sleepkonvooi.

Voor deze ontheffing is tevens vereist dat het binnenschip of duw- of sleepkonvooi reglementair bemand is en dat het handelen of nalaten niet het gevolg was van

pas d'une tentative intentionnelle de causer le dommage ou d'une conduite téméraire avec la conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Ces exemptions s'appliqueront dans le cadre de la nouvelle réglementation, sauf accord contraire, à tous les contrats de transport non couverts par les dispositions directement applicables de la CMNI. Cette disposition respecte ainsi la réglementation néerlandaise (article 901, Livre 8 du Code civil néerlandais).

Pour les contrats de transport auxquels la convention CMNI s'applique, l'article 25.2 de la convention CMNI prévoit la possibilité de convenir de ces exemptions par contrat.

Sous-section 8. Dispositions particulières

Art. 3.6.3.26. Lieu de chargement et de déchargement

Les trois premiers paragraphes du premier alinéa reprennent les dispositions de l'art. 6 de la loi sur l'affrètement fluvial du 5 mai 1936 pour ce qui concerne l'état du lieu de chargement et de déchargement. Le quatrième paragraphe ajoute que la sécurité du lieu de chargement ou de déchargement doit être assurée non seulement lorsque le bateau de navigation intérieure arrive sur le lieu de chargement ou de déchargement, mais également pendant toute la durée du chargement et du déchargement.

La notion de "lieu de chargement ou de déchargement" n'est pas équivalente à celle de l'endroit spécifique de chargement ou de déchargement, qui désigne l'endroit dans le lieu de chargement ou de déchargement où le chargement ou le déchargement aura effectivement lieu. La notion du lieu de chargement ou de déchargement est donc plus large.

Si un terminal ou une entreprise est spécifié comme endroit où le chargement ou le déchargement doit avoir lieu, il s'agit en principe du lieu de chargement ou de déchargement. L'exploitant du terminal ou de l'entreprise qui charge ou décharge indiquera alors l'endroit de chargement ou de déchargement spécifique.

En effet il est possible que le bateau de navigation intérieure doive s'amarrer à proximité en raison de la pleine occupation du quai de chargement ou de déchargement.

L'expéditeur et le destinataire garantissent ainsi que le bateau de navigation intérieure peut se rendre en toute sécurité à l'endroit désigné, y accoster et amarrer, charger ou décharger, déhaler et repartir de là.

een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Deze ontheffingen zullen onder de nieuwe regeling, behoudens andersluidend beding, voor alle vervoerovereenkomsten die niet vallen onder de rechtstreeks werkende bepalingen van het CMNI, van toepassing zijn, tenzij anders overeengekomen. Hiermee sluit deze bepaling aan bij de Nederlandse regeling (art. 901 Boek 8 NBW).

Voor vervoerovereenkomsten waarop het CMNI-verdrag van toepassing is, voorziet art. 25.2 CMNI-Verdrag in de mogelijkheid deze ontheffingen contractueel overeen te komen.

Onderafdeling 8. Bijzondere bepalingen

Art. 3.6.3.26. Laad- en losplaats

De eerste drie alinea's van de eerste paragraaf hernemen de bepalingen van art. 6 van in de wet op de binnenbevrachting van 5 mei 1936 m.b.t. de staat van de laad- en losplaats. De vierde alinea voegt eraan toe dat niet alleen op het ogenblik dat het binnenschip op de laad- of losplaats aankomt de veiligheid van deze plaats dient verzekerd te worden, maar dat zulks ook het geval is gedurende de ganse tijd van het laden en lossen.

Het begrip laad- of losplaats staat niet gelijk met de laad- of losplek, zijnde de specifieke plaats binnen de laad- of losplaats waar het laden of lossen daadwerkelijk zal geschieden. De laad- of losplaats is derhalve ruimer.

Indien een terminal of een bedrijf is aangegeven waar het laden of lossen dient te geschieden, dan is dit in beginsel de laad- of losplaats. De uitbater van de terminal of het bedrijf waar dient geladen of gelost, zal dan vervolgens de specifieke laad- of losplek aanduiden.

In beginsel, daar de mogelijkheid bestaat dat het binnenschip wegens volledige bezetting van de laad- of losplaats in de nabije omgeving zal dienen af te meren.

De afzender en de ontvanger staan er aldus voor in dat het binnenschip veilig op de aangewezen plaats kan komen, er liggen, laden of lossen en verhalen en vandaar vertrekken.

Une disposition similaire figure dans le droit néerlandais (art. 8:926.6 NBW) et dans les Conditions internationales de transport (IVTB) (§ 4.2).

Le deuxième paragraphe reprend les dispositions de l'art. 7 de la loi sur l'affrètement fluvial, pour ce qui concerne les frais liés au déhalage du bateau de navigation intérieure si un seul lieu de chargement ou de déchargement a été convenu ou si plusieurs lieux de chargement ou de déchargement ont été convenus.

Le troisième paragraphe contient des règles relatives à la manière dont le transporteur notifie son arrivée au lieu de chargement ou de déchargement. Pour des motifs de preuve, cette notification doit être faite par écrit. La forme du document est stipulée à l'art. 3.6.3.1, 8°.

Le moment précis où un bateau de navigation intérieure est arrivé au lieu de chargement ou de déchargement est une question de fait. Compte tenu de ce qui précède, il n'est nullement exigé que le bateau de navigation intérieure arrive à l'endroit précis de chargement ou de déchargement, qui peut même ne pas être connu à ce moment-là.

Si, sans qu'une faute puisse être reprochée au transporteur, aucun espace n'est libre pour accoster au lieu de chargement ou de déchargement prévu, le transporteur peut accoster à un endroit aussi proche que possible du lieu de chargement ou de déchargement ou, si nécessaire, accoster son bateau de navigation intérieure en deuxième rang ou plus au lieu de chargement ou de déchargement.

Dans la pratique, il est admis que les terminaux où les bateaux de navigation intérieure arrivent ne sont pas toujours libres. Même dans ce cas, il est raisonnable d'accepter l'arrivée du bateau au lieu de chargement ou de déchargement s'il a atteint le lieu de chargement ou de déchargement et ne peut y accoster sans faute de sa part.

Il en va de même si l'exploitant du terminal ou les autorités attribuent au transporteur un endroit où le bateau doit attendre que l'endroit de chargement ou de déchargement soit libre.

Contractuellement, les parties peuvent fixer une heure d'arrivée, auquel cas une notification d'arrivée avant cette heure ne prendra effet qu'à partir de cette heure, à moins que le chargement ou le déchargement ne commence plus tôt.

En règle générale, la notification sera faite à l'exploitant de l'installation de transbordement (terminal de chargement ou de déchargement). Toutefois, si personne ne

Een gelijkaardige bepaling is opgenomen in de Nederlandse wet (art. 8:926.6 NBW) en in de Internationale Vervoervoorwaarden (IVTB) (§ 4.2).

De tweede paragraaf herneemt de bepalingen van art. 7 van de wet op de binnenbevrachting, m.b.t. de kosten verbonden aan het verhalen van het binnenschip indien slechts één laad- of losplaats is overeengekomen dan wel meerdere laad- of losplaatsen zijn overeengekomen.

De derde paragraaf bevat voorschriften m.b.t. de wijze waarop de vervoerder kennis geeft van zijn aankomst op de laad- of losplaats. Om bewijsredenen dient deze kennisgeving schriftelijk te geschieden. De vorm van het geschrift is bepaald in art. 3.6.3.1, 8°.

Wanneer specifiek een binnenschip is aangekomen op de laad- of losplaats is een feitenkwestie. In het licht van het bovenstaande is het alleszins niet vereist is dat het binnenschip aankomt op de specifieke laad- of losplek, die mogelijkerwijze op dat ogenblik zelfs nog niet bekend is.

Indien er op de voorziene laad- of losplaats buiten de schuld om van de vervoerder geen vrije ruimte is om aan te meren, kan de vervoerder aanmeren op een locatie zo dicht mogelijk in de nabijheid van de laad- of losplaats of desgevallend zijn binnenschip in tweede of verdere rang leggen op de laad- of losplaats.

In de praktijk is het een gekend gegeven dat terminals waar binnenschepen aankomen niet altijd vrij zijn. Ook dan is in redelijkheid sprake van aankomst van het binnenschip op de laad- of losplaats indien het de laad- of losplaats heeft bereikt en buiten zijn schuld om aldaar niet kan aanmeren.

Hetzelfde geldt indien de vervoerder door de terminaluitbater of de autoriteiten een plaats aangewezen wordt waar het binnenschip moet wachten totdat de laad- of losplaats vrij is.

Contractueel kunnen partijen een tijdstip van aankomst vastleggen, in dat geval zal een aankomstmelding voorafgaand aan dat tijdstip pas uitwerking hebben vanaf dat tijdstip, tenzij eerder met laden of lossen aanvang wordt genomen.

In regel zal de kennisgeving geschieden aan de exploitant van de overslaginstallatie (laad- of losterminal). Indien echter niemand aldaar bereikbaar is of

peut y être joint ou si les coordonnées de l'opérateur n'ont pas été communiquées, la notification est faite valablement à l'expéditeur ou au destinataire.

En cas de litige, le transporteur peut apporter la preuve de l'arrivée par tout moyen de droit.

Afin de limiter les litiges, la loi prévoit un délai court sous peine de déchéance. En effet, les discussions sur cette question ne peuvent et ne doivent pas s'éterniser inutilement.

Art. 3.6.3.27. Chargement et déchargement

Le paragraphe 1er, premier alinéa, prévoit que le chargement comprend l'arrimage et la fixation de la cargaison, et vise ainsi à préciser que l'obligation de chargement de l'expéditeur comprend non seulement le chargement proprement dit, mais également l'arrimage et la sécurisation, et que, par conséquent, le délai de chargement s'applique également à ces opérations.

Le deuxième alinéa tient compte des dispositions qui découlent de la convention CDNI après le déchargement des marchandises. Cette mention permet de préciser que ces opérations sont donc incluses dans la durée du déchargement. Pour autant que cela soit nécessaire, cela est explicitement souligné au § 6. Il est toutefois entendu que cette opération est uniquement incluse dans le déchargement si elle est alors obligatoire en vertu de la convention CDNI.

Le deuxième paragraphe, première phrase, confirme le droit de l'expéditeur d'inspecter le bateau de navigation intérieure, les cales et les citernes avant le chargement. La deuxième phrase précise que si aucun commentaire n'a été fait avant le chargement, il est présumé que le bateau de navigation intérieure est en état de naviguer et prêt à être chargé.

La présomption est justifiée, car dans de très nombreux cas, l'inspection est effectuée par une société spécialisée, tandis que, en ce qui concerne la cale, un certificat de déchargement a été délivré, dans de très nombreux cas, après le déchargement lors du voyage précédent, indiquant que les cales ou les citernes ont été nettoyées.

Il ne s'agit toutefois que d'une présomption réfutable, car l'obligation de veiller à ce que le bateau de navigation intérieure soit en état de navigabilité et apte à être chargé est une obligation principale du transporteur. Il est également possible que, en dépit d'une inspection approfondie, il subsiste des éléments qui n'ont pu être identifiés ou évalués en toute connaissance de cause.

geen gegevens van de exploitant zijn medegedeeld, geschiedt de kennisgeving rechtsgeldig aan de afzender of geadresseerde.

Ingeval van betwisting mag de vervoerder het bewijs van de aankomst met alle middelen van recht leveren.

Teneinde betwistingen te beperken, voorziet de wet op straffe van verval in een korte termijn. Het kan en mag immers niet de bedoeling zijn discussies hierover nodeloos te laten aanslepen.

Art. 3.6.3.27. Laden en lossen

Paragraaf 1, eerste alinea bepaalt dat het laden mede het stuwen en vastzetten van de lading omvat, en beoogt hiermee duidelijk te stellen dat de verplichting van de afzender tot laden niet slechts het laden zelf omvat, maar ook het vastzetten en stuwen, en dat derhalve de laadtijd ook op deze verrichtingen van toepassing is.

De tweede alinea houdt rekening met bepalingen die n.a.v. het lossen van goederen uit het CDNI-verdrag volgen. Met deze vermelding wordt tevens duidelijk gesteld dat deze verrichtingen aldus mede in de lostijd begrepen zijn. Voor zoveel als nodig wordt dit i § 6 uitdrukkelijk benadrukt. Het is echter wel te verstaan dat dergelijke verrichting wel slechts deel uitmaken van het lossen, indien zij op grond van het CDNI-verdrag op dat ogenblik verplicht zijn.

De tweede paragraaf, eerste volzin, bevestigt het recht van de afzender om het binnenschip, de ruimen en tanks voorafgaand aan belading te keuren. De tweede volzin verduidelijkt dat, wanneer voorafgaand aan het laden geen enkele opmerking werd geformuleerd, vermoed wordt dat het binnenschip zeewaardig en ladinggeschikt is.

Het vermoeden is gerechtvaardigd, daar in zeer vele gevallen de inspectie geschiedt door een daartoe gespecialiseerde firma, terwijl voor wat het ladingcompartiment betreft, in zeer vele gevallen na lossing bij de vorige reis een losverklaring werd afgeleverd stellende dat de ruimen gereinigd of de ladingstanks gewassen waren.

Het betreft hier echter niettemin enkel een weerlegbaar vermoeden, nu de verplichting om ervoor te zorgen dat het binnenschip zeewaardig en ladinggeschikt is, hoe dan ook een hoofdverplichting van de vervoerder uitmaakt. Omstandigheden zijn bovendien denkbaar dat, ondanks een grondige inspectie, er toch zaken zijn die alsdan niet konden worden vastgesteld of niet met een volledige kennis van zaken konden worden beoordeeld.

En d'autres termes, les parties intéressées par la cargaison, l'expéditeur et/ou le destinataire, ont le droit de prouver que le bateau de navigation intérieure n'était pas en état de navigabilité ou qu'il n'était pas apte à être chargé, auquel cas le transporteur ne peut pas se fonder sur le fait que le bateau de navigation intérieure, les cales ou les citernes ont été inspectés et qu'aucune observation n'a été faite ou que l'expéditeur n'a pas fait procéder à une telle inspection.

La présomption en question s'applique donc tant quand une inspection a été réalisée que quand elle n'a pas eu lieu.

Il en va de même pour la présomption de navigabilité fondée sur la possession d'un certificat provisoire (ou non) de navigation intérieure de l'Union ou d'un certificat de visite. Un tel certificat n'a qu'une valeur relative en termes d'évaluation de l'état de navigabilité.

Le troisième paragraphe reprend l'article 8, paragraphe 2, de la loi sur l'affrètement fluvial. Le chargement et le déchargement n'étant pas des obligations du transporteur, il appartient à l'expéditeur et au destinataire de garantir les équipements de chargement et de déchargement nécessaires.

Le quatrième paragraphe contient une règle ancrée dans la pratique. Le bateau de navigation intérieure doit non seulement se présenter à un lieu de chargement ou de déchargement, mais également être mis à disposition, apte à être chargé ou déchargé.

Cela signifie que le bateau de navigation intérieure doit être mis à disposition avec le standard de chargement ou de déchargement convenu contractuellement selon la CDNI. Si une inspection démontre que le standard convenu n'est pas respecté, aucun bateau de navigation intérieure n'est mis à disposition, apte à être chargé ou déchargé.

Le fait que les écoutilles n'aient pas encore été ouvertes ou que les réservoirs du bateau de navigation intérieure n'aient pas été ouverts au début du chargement ou du déchargement, ne signifie pas que le bateau de navigation intérieure n'est pas apte à être chargé ou déchargé. En effet, il s'agit d'opérations qui font partie du processus de chargement ou de déchargement et qui ne seront seulement effectuées qu'à ce moment-là, lorsque le transporteur est informé que le chargement ou le déchargement peut avoir lieu.

De même, aux terminaux de chargement et de déchargement, les règles de sécurité qui y sont en vigueur, devront être respectées, sauf si elles compromettent la sécurité du bateau de navigation intérieure ou imposent

De ladingbelanghebbenden, afzender en/of geadresseerde, hebben m.a.w. het recht alsnog aan te tonen dat het binnenschip toch niet vaarwaardig of niet laddinggeschikt was en in dat geval kan de vervoerder zich niet beroepen op het feit dat het binnenschip, de ruimen of ladingtanks geïnspecteerd waren en geen opmerkingen werden geformuleerd of dat de afzender nagelaten heeft dergelijke inspectie te laten uitvoeren.

Het betreffend vermoeden geldt derhalve zowel wanneer een inspectie heeft plaatsgehad als wanneer deze niet heeft plaatsgehad.

Hetzelfde geldt voor het vermoeden van vaarwaardigheid dat steunt op het bezit van een (al da niet) voorlopig Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek. Een dergelijk certificaat heeft immers enkel een relatieve waarde m.b.t. de beoordeling van de vaarwaardigheid.

De derde paragraaf herneemt art. 8, tweede lid wet op de binnenbevrachting. Gezien het laden en lossen geen verplichtingen van de vervoerder zijn, komt het aan de afzender en geadresseerde toe in te staan voor de nodige laad- en losuitrusting.

De vierde paragraaf bevat een regel die in de praktijk besloten ligt. Het binnenschip dient zich niet enkel op een laad- of losterminal aan te bieden, maar ook laad- of losgereed ter beschikking worden gesteld.

Dit houdt in dat het binnenschip met de contractueel overeengekomen laad- of losstandaard volgens het CDNI dient ter beschikking te worden gesteld. Indien bij inspectie blijkt dat niet aan de overeengekomen standaard is voldaan, werd geen binnenschip laad- of losgereed ter beschikking gesteld.

Het feit dat bij aanvang van het laden of lossen de luiken nog dienen opengelegd of de scheepstanks geopend, betekent niet dat het binnenschip niet laad- of losgereed is. Dit zijn immers handelingen die deel uitmaken van het proces van het laden of lossen zelf en ook maar op dat ogenblik, wanneer de vervoerder verwittigd wordt dat het laden of lossen kan plaatsvinden, zullen worden uitgevoerd.

Tevens dienen op laad- en losterminals de veiligheidsvoorschriften die aldaar gelden, naleven, tenzij deze de veiligheid van het binnenschip in het gedrang zouden brengen of verplichtingen of kosten met zich brengen die verder reiken dan noodzakelijk is voor de veiligheid.

des obligations ou des coûts allant au-delà de ce qui est nécessaire pour la sécurité. Par conséquent, les exigences de sécurité devant être respectées ne doivent pas être déraisonnables.

Le cinquième paragraphe prévoit que, si plusieurs lots doivent être chargés ou déchargés pour différents expéditeurs ou destinataires, le transporteur détermine l'ordre de chargement et de déchargement. Cette situation peut se produire avec un affrètement d'espace, où des conteneurs pour différents expéditeurs et destinataires doivent être chargés et déchargés.

Le sixième paragraphe réintroduit les règles prévues à l'art. 10, dernier alinéa et art. 11 de la loi du 5 mai 1936 concernant le comptage, pesage et jaugeage.

Le septième paragraphe contient une règle de responsabilité qui découle implicitement de l'obligation de l'expéditeur de charger et de l'obligation du destinataire de décharger, ce qui implique que l'expéditeur ou le destinataire est responsable des dommages découlant de ces opérations.

Il convient de souligner que la réclamation à l'encontre du destinataire n'exclut pas une réclamation à l'encontre de l'expéditeur, car ce dernier est la partie contractante et est donc tenu de préserver l'intégrité du bateau de navigation intérieure pendant toute la durée du contrat.

Art. 3.6.3.28. Délai de starie

Le présent article régit le délai de starie.

Le point de départ retenu dans le premier paragraphe implique que ce délai est fixé dans le contrat et est déterminé en jours entiers ou en parties de jours. Dans l'actuel arrêté royal du 19 juin 2011 relatif au délai de starie et aux taux des surestaries en matière d'affrètement fluvial, le délai de starie est calculé en demi-journées.

Compte tenu du principe économique de plus en plus important du just in time, la loi prévoit la possibilité de calculer le délai de starie en d'autres parties de jour et donc en heures. Il s'agit d'une pratique courante depuis longtemps dans le domaine de la navigation de bateaux-citernes.

Le deuxième alinéa dispose que, si le chargement ou le déchargement doivent être réalisés dans plusieurs lieux de chargement ou de déchargement, le délai total de starie ne sera pas plus long que si le chargement ou le déchargement devaient être exécutés dans un seul lieu.

Le deuxième paragraphe règle le cas où les parties n'ont pas contractuellement convenu d'un délai de starie.

De veiligheidsvoorschriften waarvan de naleving wordt gevraagd, mogen dan ook niet onredelijk zijn.

De vijfde paragraaf bepaalt dat, indien meerdere partijen voor verschillende afzenders of geadresseerden moeten worden geladen of gelost, de vervoerder de volgorde van laden en lossen bepaalt. Deze situatie kan zich voordoen bij een ruimtebevrachting, waarbij containers voor verschillende afzenders en geadresseerden moeten worden geladen en gelost.

De zesde paragraaf herneemt de regeling die voorzien is in art. 10, laatste alinea en art. 11 van de wet van 5 mei 1936 m.b.t. het wegen en meten.

De zevende paragraaf bevat een aansprakelijkheidsregel die impliciet volgt uit de verplichting van de afzender tot laden en van de geadresseerde tot lossen, hetgeen met zich brengt dat de afzender of de geadresseerde aansprakelijk is voor schade die bij deze handelingen ontstaat.

Er dient opgemerkt dat de vordering tegen de geadresseerde niet een vordering tegen de afzender uitsluit, nu de afzender de contractpartij is en aldus gehouden is de integriteit van het binnenschip te vrijwaren gedurende de ganse duurtijd van de overeenkomst.

Art. 3.6.3.28. Ligtijd

Dit artikel regelt de ligtijd.

Het in de eerste paragraaf aangehouden uitgangspunt is dat deze in de overeenkomst wordt vastgelegd en bepaald wordt in volle dagen of delen van dagen. In het huidige koninklijk besluit van 19 juni 2011 betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden op het gebied van de binnenbevrachting, is de ligtijd bepaald in halve dagen.

Gelet op het steeds belangrijker wordend economisch principe van just in time voorziet de wet de mogelijkheid om de ligtijd ook in andere gedeelten van de dag en derhalve in uren vast te stellen. Dit is reeds lang in de tankvaart gebruikelijk.

De tweede alinea stelt voorop dat, indien op meerdere laad- of losplaatsen dient geladen of gelost te worden, de totale ligtijd niet meer man bedragen dan wanneer slechts op een laad- of losplaats wordt geladen.

De tweede paragraaf regelt de omstandigheid dat partijen contractueel geen ligtijd zijn overeengekomen.

Dans ce cas, le délai de starie est déterminé par la durée raisonnablement nécessaire pour décharger les marchandises concernées. Le deuxième alinéa dispose que le Roi peut établir des indicateurs à cet égard.

Le troisième paragraphe précise ensuite que le délai de starie débute dès que le bateau de navigation intérieure est arrivé au lieu de chargement, à condition que le bateau de navigation intérieure soit apte à être chargé ou déchargé. Les parties peuvent déroger à cette disposition, sous réserve de l'article 3.6.3.2, auquel cas le délai de starie débute au moment convenu, sauf si le chargement ou le déchargement ne commence plus tôt. Dans ce cas, le délai de starie commencera à ce moment.

En outre, le délai de starie se poursuit sans interruption, donc, contrairement à la loi sur l'affrétement fluvial, également les dimanches et les jours fériés. En effet, le transporteur expose des frais les dimanches et les jours fériés également.

Toutefois, la possibilité est offerte d'en convenir autrement, sous réserve de l'article 3.6.3.2. Dans la pratique, il arrive que, par des clauses contractuelles, les chargements et déchargements soit exclus non seulement le dimanche et les jours fériés, mais également limités aux heures de la semaine du lundi au vendredi.

De telles clauses peuvent donc être convenues contractuellement. Toutefois, s'il a été convenu que les délais de starie sont interrompus, mais que les délais convenus au chargement et au déchargement ne soient pas respectés, sans faute du transporteur ou par force majeure, l'interruption convenue ne peut plus être invoquée.

Le quatrième paragraphe dispose du principe selon lequel, en cas de dépassement du délai de chargement ou de déchargement ou du délai de starie commun, le transporteur bénéficie d'une indemnisation pour le dommage qu'il subit de ce fait. Toutefois, ce droit s'éteint si le retard est dû à sa faute ou à un cas de force majeure.

Le droit à une indemnisation en cas de dépassement du délai de starie convenu est un principe connu même avant la loi sur l'affrètement fluvial. Le dépassement du délai de chargement ou de déchargement n'implique pas que l'expéditeur ou le destinataire n'ait plus le droit de charger ou de décharger des marchandises supplémentaires, mais il les oblige à verser une indemnité en la matière au transporteur (§ 4, premier alinéa).

Le § 4, premier alinéa, confirme donc que le dépassement du délai de starie ouvre le droit à des dommages-intérêts et part ainsi du principe évident que ce dépassement cause un dommage.

In dat geval geldt dat de ligtijd bepaald wordt door de tijd die redelijkerwijs nodig is om de betreffende goederen te lossen. In de tweede alinea is voorzien dat de Koning desbetreffend indicatoren kan vaststellen.

De derde paragraaf geeft vervolgens aan dat de ligtijd aanvangt zodra het binnenschip is aangekomen op de laadplaats, op voorwaarde dat het binnenschip laad- of losgereed is. Partijen mogen, met inachtneming van art. 3.6.3.2 van deze bepaling afwijken, in welk geval de ligtijd ingaat op het overeengekomen tijdstip, tenzij het laden of lossen eerder aanvangt. In dat geval gaat de ligtijd in op dat laatste tijdstip.

Bovendien loopt de ligtijd ononderbroken voort, derhalve, zulks anders dan onder de wet op de binnenbevrachting, ook op zon- en wettelijke feestdagen. De reden daarvoor is dat ook de zon- en wettelijke feestdagen voor de vervoerder kosten met zich brengen.

De mogelijkheid is echter voorzien om, met inachtneming van art. 3.6.3.2, anders overeen te komen. In de praktijk komen soms contractuele afspraken voor waarbij het laden en lossen, niet alleen op zon en feestdagen wordt uitgesloten, maar beperkt wordt tot uren in de week van maandag tot vrijdag.

Dergelijke bedingen kunnen derhalve contractueel overeengekomen worden. Indien echter de laad- en lostijd niet doorloopt, maar de overeengekomen laad- en lostijden niet worden gerespecteerd, buiten de schuld om van de vervoerder of overmacht, kan geen beroep meer worden gedaan op de overeengekomen onderbrekingen.

De vierde paragraaf legt het principe vast dat, indien de laad- of lostijd of de gezamenlijke ligtijd wordt overschreden, de vervoerder gerechtigd is tot vergoeding van alle schade die hij daardoor lijdt. Dit recht vervalt echter indien de overschrijding van de termijn aan zijn schuld te wijten is of aan overmacht.

Het recht op schadevergoeding bij overschrijding van de overeengekomen ligtijd is een principe dat reeds voor de wet op de binnenbevrachting gekend is. De overschrijding van de laad- of lostijd brengt niet mede dat de afzender of de geadresseerde niet meer gerechtigd is bijkomend goederen te laden of te lossen, maar verplicht deze wel om de vervoerder hiervoor een schadevergoeding te betalen (§ 4 eerste alinea).

Paragraaf 4 eerste alinea bevestigt aldus dat overschrijding van de ligtijd recht geeft op schadevergoeding en gaat dus uit van het voor zich sprekend principe dat die overschrijding schade veroorzaakt.

En effet, le fret payé suppose un délai normal de chargement et de déchargement et donc un droit, mais simultanément un devoir, d'utiliser le bateau de navigation intérieure pour le chargement et le déchargement pendant ces périodes.

Evidemment, l'amarrage prolongé à un lieu de chargement ou de déchargement entraîne déjà des coûts. En effet, les coûts fixes tels que ceux afférents à l'équipage et à l'assurance continuent de courir, mais il en va de même pour les autres coûts tels que le carburant pour les générateurs, etc.

De plus, en raison du dépassement du délai de chargement ou de déchargement, le bateau de navigation intérieure ne pourra presque toujours entamer un nouveau voyage que plus tard.

Dans un souci d'exhaustivité, il ne saurait être envisagé qu'un bateau de navigation intérieure soit immobilisé plus longtemps, notamment au lieu de déchargement, afin de servir de lieu de stockage, de sorte que sur le compte du transporteur des frais de stockage à quai soient économisés.

De ce fait, la responsabilité du transporteur serait alourdie.

Ce principe selon lequel une indemnisation est due s'applique tant si le montant de l'indemnisation, appelée en pratique surestaries, est stipulé dans le contrat que lorsqu'il ne l'est pas.

Dans ce dernier cas, le transporteur doit effectivement prouver l'étendue du dommage, mais s'il établit l'étendu du dommage, il peut donc également obtenir des dommages-intérêts plus élevés que si une surestarie forfaitaire a été convenue.

Comme le prévoit également la loi sur l'affrètement fluvial, cette indemnité est due de plein droit, sans qu'une mise en demeure soit nécessaire (§ 4, troisième alinéa).

Comme tel est le cas pour le délai de chargement et de déchargement, il est prévu que des indicateurs peuvent être fixés par arrêté royal (§ 4, quatrième alinéa).

Le premier alinéa du 5e paragraphe prévoit une exception à cette règle si le fret est fixé à un loyer journalier ou mensuel. Dans ce cas, une indemnisation est due au transporteur pour chaque jour d'utilisation du bateau de navigation intérieure, qu'il soit chargé ou déchargé.

De vracht die betaald wordt gaat immers uit van een normale laad- en lostijd en derhalve van een recht, maar tegelijk ook een plicht om het binnenschip in die perioden te gebruiken voor het laden en lossen van de goederen.

Het langer liggen op een laad- of losplaats brengt uiteraard reeds op zich kosten mee. Vaste kosten, zoals bemanning en verzekering lopen immers door, maar ook andere kosten zoals brandstof voor de aggregaten, enz.

Bovendien zal het binnenschip als gevolg van de overschrijding van de laad- of lostijd bijna steeds ook pas later een nieuwe reis kunnen aanvatten.

Ten overvloede kan het niet de bedoeling zijn dat het binnenschip, inzonderheid op de losplaats, door dit langer te immobiliseren zou gaan dienst doen als een opslagplaats, waarmee ten koste van de vervoerder opslagkosten aan wal zouden kunnen worden uitgespaard.

Bij dit alles wordt hierdoor ook de verantwoordelijkheid van de vervoerder verzwaard.

Dit uitgangspunt dat een schadevergoeding verschuldigd is, geldt zowel indien het bedrag van de schadevergoeding, in de praktijk overliggeld genaamd, in de overeenkomst is vastgelegd, als wanneer dat niet is vastgelegd.

In dat laatste geval dient de vervoerder wel de omvang van de schade te bewijzen, maar kan hij derhalve indien hij de omvang aantoont, ook een hogere schade bekomen dan wanneer een forfaitair overliggeld wordt afgesproken.

Zoals ook in de wet op de binnenbevrachting voorzien, is deze schadevergoeding van rechtswege verschuldigd, zonder dat een ingebrekestelling vereist is (§ 4, derde alinea).

Net zoals m.b.t. de laad- en lostijd, is ook hier voorzien dat bij K.B. indicatoren kunnen worden vastgesteld (§ 4, vierde alinea).

De eerste alinea van de 5e paragraaf voorziet een uitzondering op deze regeling, indien de vracht bepaald is op een dag- of maandhuur. In dat geval is een vergoeding verschuldigd aan de vervoerder voor elke dag dat het binnenschip in gebruik is, onverschillig of het geladen of gelost wordt.

Le deuxième paragraphe apporte une nuance selon laquelle la rémunération est due pour les heures supplémentaires si le fret est basé sur un nombre d'heures.

Art. 3.6.3.29. Dispositions relatives aux marchandises à charger

Le premier alinéa du premier paragraphe de cet article interdit à l'expéditeur de proposer des marchandises en vue d'un transport interdit par la loi. Il peut s'agir principalement de marchandises dont le transport est interdit par la Convention ADN.

Le deuxième alinéa interdit à l'expéditeur de charger des marchandises autres que celles convenues. Le transporteur n'est donc pas tenu d'accepter ces marchandises en vue du transport.

Le deuxième paragraphe contient une règle déjà incluse dans la loi sur l'affrètement fluvial et conservée ici, à savoir: le droit de l'expéditeur de faire précéder la quantité contractuelle à charger par la mention "environ", auquel cas l'expéditeur peut charger 2,5 % en plus ou en moins, si la capacité de chargement le permet et moyennant un supplément de fret pour l'excédent.

Art. 3.6.3.30. Dispositions relatives à une navigation sans entraves

Cet article contient plusieurs dispositions régissant les droits du transporteur s'il n'est nullement question d'une navigation sans entraves.

Le premier paragraphe dispose de la situation dans laquelle un bateau de navigation intérieure ne peut, en raison d'un changement du niveau de l'eau, transporter la quantité convenue de cargaison, auquel cas il ne peut logiquement être tenu de le faire.

Le deuxième paragraphe concerne la formation de glace, auquel cas on ne peut exiger du bateau de navigation intérieure qu'il traverse la glace.

En cas de diminution du niveau de l'eau ou de formation de glace, le transporteur peut transborder ou entreposer les marchandises à terre si cela est dans l'intérêt du bateau de navigation intérieure et de la cargaison. L'expéditeur et le destinataire sont solidairement responsables des frais supplémentaires qui en résultent, sauf si ces mesures sont dues à un fait imputable au transporteur. Le transbordement ou le stockage sont également réalisés aux frais et risques de l'expéditeur et du destinataire.

De tweede alinea nuanceert dat, wanneer de vracht gebaseerd is op een aantal uren, wel een vergoeding verschuldigd is voor de bijkomende uren.

Art. 3.6.3.29. Bepalingen met betrekking tot de te laden goederen

Dit artikel legt in de eerste alinea van de eerste paragraaf in hoofde van de afzender het verbod neer om goederen met het oog op vervoer aan te bieden, waarvan het vervoer bij wet verboden is. Hierbij kan in eerste instantie gedacht worden aan goederen waarvan het vervoer op grond van het ADN-verdrag niet toegelaten is.

De tweede alinea houdt voor de afzender het verbod in om andere goederen te laden dan de overeengekomen goederen. De vervoerder is derhalve niet gehouden dergelijke goederen met het oog op het vervoer te aanvaarden.

De tweede paragraaf bevat een regel die reeds in de wet op de binnenbevrachting is opgenomen en hier behouden blijft, met name: het recht van de afzender om in de overeenkomst de te laden hoeveelheid te laten voorafgaan door de vermelding "ongeveer", in welk geval de afzender het recht heeft 2,5 % meer of minder te laden, indien het laadvermogen zulks toelaat en mits een vrachttoeslag voor het meerdere.

Art. 3.6.3.30. Bepalingen met betrekking tot een ongehinderde vaart

Dit artikel bevat een aantal bepalingen die de rechten van de vervoerder regelen indien er geen sprake is van een ongehinderde vaart.

De eerste paragraaf betreft de situatie waarin een binnenschip omwille van een gewijzigde waterstand niet de overeengekomen hoeveelheid lading kan vervoeren, in welk geval hij logisch daartoe niet kan verplicht worden.

De tweede paragraaf betreft de situatie van ijsvorming , in welk geval het binnenschip niet kan worden verplicht door het ijs te varen.

In gevallen waarin het vallen van het water of ijsvorming zich voordoet, heeft de vervoerder het recht om de goederen over te slaan of aan wal op te slaan, indien zulks in het belang van schip en lading is. De afzender en geadresseerde staan hoofdelijk is voor de daardoor ontstane extra kosten, tenzij deze maatregelen te wijten zijn aan een aan de vervoerder toerekenbaar feit. Tevens geschieden de overslag of opslag voor rekening en risico van de afzender en de geadresseerde.

Dans la mesure où le transporteur avancerait ces frais, ces derniers doivent être considérés comme des créances sur la marchandise.

Art. 3.6.3.31. Fret et autres créances sur les marchandises

Étant donné que la CMNI ne contient qu'un nombre très limité de dispositions concernant le fret, l'article 3.6.3.31 contient quelques réglementations supplémentaires, en partie puisées dans la loi sur l'affrètement fluvial.

À titre préliminaire, il convient de souligner que cet article s'abstient de définir le mode de calcul du fret. Dans la pratique, un fret peut être convenu conformément à la quantité à charger, mais également sur la base d'une quantité supérieure à celle à charger, notamment afin de compenser une navigation partiellement à vide, ou sur la base d'un montant fixe (fret global), ou par jour ou demi-journée, etc.

Le premier paragraphe dispose du principe selon lequel, lorsque la quantité convenue de marchandises à charger n'a pas été chargée, le transporteur peut réclamer à l'expéditeur le paiement du fret correspondant à la quantité non chargée avant le début du transport et, si nécessaire, suspendre le début du transport tant que cela n'a pas été fait.

Ces droits peuvent uniquement être exercés si le fret a été convenu sur la base de la quantité à transporter. Ainsi, ce droit ne pourra pas être exercé si un fret global ou par jour ou demi-journée a été convenu.

Le dernier alinéa de ce paragraphe reprend la disposition de la loi sur l'affrètement fluvial stipulant que le tiers du fret doit être payé à la fin du chargement, et donc avant le départ du bateau de navigation intérieure. Exiger le paiement d'une avance est raisonnable, car le transporteur a déjà exposé certaines dépenses et réalisé certains travaux, et doit évidemment encore supporter certains coûts, tels que le carburant, l'huile de lubrification, les droits de port et de canal.

Le deuxième paragraphe dispose du moment auquel le transporteur peut, sans préjudice des dispositions visées au premier paragraphe, réclamer le paiement du fret (premier alinéa) ainsi que le paiement d'autres créances sur les marchandises (deuxième alinéa).

Le troisième paragraphe a pour objet d'offrir une sécurité au transporteur si le paiement des montants concernés est contesté ou fait l'objet d'une dérogation contractuelle. Dans ce cas, il est en droit d'exiger une garantie et, le cas échéant, de refuser de commencer ou

Voor zover de vervoerder deze kosten zou voorschieten, zijn zij derhalve aan te merken als op de goederen rustende vorderingen.

Art. 3.6.3.31. Vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen.

Daar het CMNI slechts in een zeer beperkt aantal bepalingen m.b.t. de vracht voorziet, bevat art. 3.6.3.31 enige bijkomende voorschriften, die deels zijn overgenomen uit de wet op de binnenbevrachting.

Preliminair dient opgemerkt dat dit artikel zich ervan onthoudt te bepalen hoe de vracht wordt berekend. In de praktijk kan een vracht worden overeengekomen in overeenstemming met de te laden hoeveelheid, maar ook op basis van een hogere dan te laden hoeveelheid, onder meer ter compensatie van gedeeltelijke leegvaart, of basis van een vast bedrag (blokvracht), of per dag of halve dag, enz.

De eerste paragraaf legt het principe vast dat, wanneer de overeengekomen te laden hoeveelheid goederen niet werd geladen, de vervoerder het recht heeft voor aanvang van het vervoer van de afzender betaling te eisen van de vracht die overeenkomt met de niet geladen hoeveelheid en desgevallend het aanvangen van het vervoer op te schorten, zolang dit niet is gebeurd.

Deze rechten kunnen enkel worden uitgeoefend indien de vracht werd overeengekomen op basis van de te vervoeren hoeveelheid. Aldus zal dit recht niet kunnen worden uitgeoefend wanneer een blokvracht werd overeengekomen of een vracht per dag of halve dag.

De laatste alinea van deze paragraaf handhaaft het voorschrift van de wet op de binnenbevrachting om het einde van de belading, en derhalve voor het vertrek van het binnenschip, een derde van de vracht te betalen. Het vorderen van het betalen van een voorschot is redelijk, daar de vervoerder op dat ogenblik reeds een aantal kosten heeft gehad en werkzaamheden verricht, en uiteraard nog een aantal kosten dient te dragen, zoals brandstof, smeerolie, haven- en kanaalgelden.

De tweede paragraaf regelt het tijdstip waarop de vervoerder, onverminderd de bepalingen opgenomen in de eerste paragraaf, betaling van de vracht kan eisen (eerste alinea) alsook betaling van andere op de goederen rustende vorderingen (tweede alinea).

De derde alinea beoogt de vervoerder een zekerheid te verschaffen indien de betaling van de betreffende bedragen wordt betwist of contractueel wordt afgeweken van die bepalingen. In dat geval is hij gerechtigd een zekerheid te eisen en kan hij, al naargelang het geval,

de poursuivre le voyage ou de livrer les marchandises, c'est-à-dire d'exercer un droit de rétention.

Les dispositions concernées résultent d'une volonté que le transporteur soit indemnisé pour le transport qu'il exécute, car ce transport implique des coûts importants pour le transporteur, et pour éviter d'éventuelles malversations ou incapacité financière de l'expéditeur ou du destinataire.

Dans la pratique, et contrairement à l'époque de l'adoption de la loi du 5 mai 1936, le paiement du fret et des autres créances sur les marchandises, telles que les surestaries, les frais de recouvrement, etc., n'est plus exécuté, dans la grande majorité des cas, sur la base d'une clause contractuelle au moment de l'expiration du délai de déchargement, mais souvent bien plus tard. Cela augmente considérablement le risque du transporteur, car dans de telles circonstances, il ne pourrait, à défaut de la disposition actuelle, plus exercer de privilège ou un droit de rétention sur la cargaison.

En raison de ce risque grave et du fait évident que le transporteur doit percevoir le paiement du fret et des autres créances dues sur les marchandises, ce qui constitue l'obligation principale de l'expéditeur et du destinataire, toute clause dérogeant à cette règle ou stipulant que le transporteur est tenu de livrer la marchandise, sans pouvoir exiger ni paiement ni garantie, est nulle.

Les troisième et quatrième paragraphes contiennent des dispositions qui figurent déjà dans la loi sur l'affrètement fluvial: art. 35 pour ce qui concerne le § 3, art. 43 pour ce qui concerne le § 4. La disposition du § 3 ne joue évidemment un rôle que si le fret a été négocié sur la base de la quantité de marchandises à charger.

Le dernier paragraphe confirme que, même en cas de dommages ou de perte des marchandises ou de retard de livraison, le transporteur doit percevoir, non seulement une indemnisation pour le fret, mais également une indemnisation pour les autres créances sur les marchandises.

Art. 3.6.3.32. Droits de résiliation dans le chef de l'expéditeur

Cette disposition contient plusieurs cas dans lesquels l'expéditeur peut mettre fin au contrat, en distinguant les cas dans lesquels le contrat peut être résilié sans indemnisation du transporteur et les cas dans lesquels une indemnisation est due.

weigeren de reis aan te vatten of verder te zetten of de goederen af te leveren en m.a.w. hierop een retentierecht uitoefenen.

De betreffende bepalingen zijn ingegeven door de grote bezorgdheid dat de vervoerder vergoed wordt voor het vervoer dat hij verricht, nu aan dat vervoer voor de vervoerde belangrijke kosten verbonden zijn en mogelijke malafide praktijken of financieel onvermogen van de afzender of geadresseerde te vermijden.

In de praktijk geschiedt de betaling van de vracht en van overige op de goederen rustende vorderingen, zoals overliggelden, verhaalkosten, enz., anders dan ten tijde van de totstandkoming van de wet van 5 mei1936, in de grote meerderheid der gevallen op basis van een contractueel geding niet meer op het ogenblik van het verstrijken van de lostijd, maar vaak pas vele later. Hierdoor verhoogt het risico van de vervoerder aanzienlijk, daar hij in die omstandigheden, zonder de huidige bepaling, ook geen voorrecht of retentierecht op de lading meer kan uitoefenen.

Omwille van dit ernstig risico en het voor zich sprekend gegeven dat de vervoerder recht heeft op betaling van de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, hetgeen de hoofdverplichting van de afzender en de geadresseerde is, is elk beding dat van deze regeling afwijkt of bepaalt dat de vervoerder gehouden is tot aflevering van de goederen, zonder dat hij ofwel betaling op dat ogenblik dan wel zekerheid kan eisen, nietig.

De derde en vierde paragraaf bevatten bepalingen die ook nu reeds zijn opgenomen in de wet op de binnenbevrachting: art. 35 voor wat § 3 betreft, art. 43 voor wat § 4 betreft. De bepaling van § 3 speelt uiteraard enkel een rol, indien de vracht werd bedongen op basis van de te laden hoeveelheid goederen.

De laatste paragraaf bevestigt dat de vervoerder, ook in geval van beschadiging of verlies van de goederen of vertraging bij de aflevering, recht heeft, niet enkel op vergoeding van de vracht, maar ook op vergoeding van de andere op de goederen rustende vorderingen.

Art. 3.6.3.32. Beëindigingsrechten in hoofde van de afzender

Deze bepaling bevat een aantal gevallen waarin de afzender de overeenkomst mag ontbinden, waarbij onderscheid gemaakt word tussen gevallen waarin de overeenkomst zonder vergoeding voor de vervoerder kan worden ontbonden en gevallen waarin een vergoeding verschuldigd is.

Les deux premiers paragraphes contiennent les cas dans lesquels aucune indemnisation n'est due, notamment:

si le bateau de navigation intérieure ne se trouve pas au lieu de chargement à l'heure convenue;

si le bateau de navigation intérieure ne satisfait pas aux exigences de l'article 3.6.3.3 § 3.

Dans le premier cas, aucune mise en demeure n'est nécessaire, la constatation de l'absence du bateau de navigation intérieure à l'heure convenue suffit.

Cette possibilité devra être utilisée de manière raisonnable, car, dans la pratique, le chargement ne débute pas toujours immédiatement après l'arrivée du bateau de navigation intérieure au lieu de chargement et l'arrivée plus tardive du bateau de navigation intérieure n'affecte donc pas nécessairement le moment où les opérations de chargement ont leu. Lors d'un chargement par transbordement direct depuis un navire de mer, l'heure d'arrivée du navire de mer est beaucoup plus pertinente.

Dans le second cas, toutefois, une mise en demeure est nécessaire et, en cas de litige entre les parties, la question peut être tranchée par un expert aux frais des parties. Des dommages et intérêts peuvent être dus en fonction de l'issue de l'affaire.

Les troisième et quatrième paragraphes contiennent des cas dans lesquels la résiliation s'accompagne toujours du paiement de dommages et intérêts.

Ils s'élèvent à la moitié du fret, majorée le cas échéant des surestaries si le délai de chargement est déjà écoulé, si l'expéditeur résilie le contrat avant le début du chargement (§ 3).

Si la résiliation intervient alors que le chargement a déjà débuté, le transporteur a droit à la totalité du fret, majoré le cas échéant des surestaries (§ 4, deuxième alinéa). Dans ce cas, l'expéditeur devra évidemment décharger la cargaison à ses frais, et le contrat ne sera pas résilié tant que la cargaison n'aura pas été entièrement déchargée.

Art. 3.6.3.33. Droits de résiliation dans le chef du transporteur

L'article 3.6.3.33 énonce ensuite les cas dans lesquels le transporteur peut résilier le contrat ou dans lesquels le contrat prend fin de plein droit.

De eerste twee paragrafen bevatten de gevallen waarbij geen vergoeding verschuldigd is, met name:

indien het binnenschip niet op het overeengekomen tijdstip zich op de laadplaats bevindt;

indien het binnenschip niet voldoet aan de voorschriften van art. 3.6.3.3 § 3.

In het eerste geval is geen ingebrekestelling vereist, de vaststelling dat het binnenschip niet op het overeengekomen tijdstip aanwezig is volstaat.

Van die mogelijkheid zal in alle redelijkheid dienen gebruik gemaakt te worden, daar in de praktijk niet steeds het laden aanvangt onmiddellijk na de aankomst van het binnenschip op de laadplaats en het later aankomen van het binnenschip derhalve niet noodzakelijkerwijze invloed heeft op het tijd waarop de laadverrichtingen plaatsvinden. Bij laden d.m.v. rechtstreekse overslag uit een zeeschip is trouwens het tijdstip van aankomst van het zeeschip veel meer relevant.

In het tweede geval is wel een ingebrekestelling vereist en kan, indien tussen partijen betwisting bestaat, één en ander op kosten van ongelijk worden vastgesteld door een deskundige. Al naargelang de uitkomst van het geval, kan zulks aanleiding geven tot schadevergoeding.

De derde en vierde paragraaf bevatten gevallen waarbij de ontbinding steeds gepaard gaat met betaling van een schadevergoeding.

Deze bedraagt de helft van de vracht, desgevallend, indien de laadtijd reeds verstreken is verhoogd met overliggeld, indien de afzender de overeenkomst ontbindt vooraleer de belading een aanvang heeft genomen (§ 3).

Indien de ontbinding plaatsvindt nadat de belading reeds was begonnen, heeft de vervoerder recht op de gehele vracht, desgevallend verhoogd met overliggeld (§ 4, tweede alinea). In dat geval zal de afzender uiteraard ook op zijn kosten de lading moeten lossen en is de overeenkomst pas ontbonden wanneer de lading volledig gelost is.

Art. 3.6.3.33. Beëindigingsrechten in hoofde van de vervoerder

Artikel 3.6.3.33 bevat vervolgens de gevallen waarin de vervoerder gerechtigd is om de overeenkomst te ontbinden of waarin van rechtswege aan de overeenkomst een einde komt.

Le premier paragraphe prévoit ainsi la possibilité pour le transporteur, sans être tenu à une indemnisation et inversement sans pouvoir bénéficier d'une indemnisation, de résilier le contrat si, pour cause de force majeure, la date d'arrivée convenue du bateau de navigation intérieure au lieu de chargement ne peut être respectée.

Cette disposition constitue donc la disposition miroir du droit de résiliation dont dispose également l'expéditeur si le transporteur n'arrive pas au lieu de chargement à l'heure prévue.

Le deuxième paragraphe dispose que le contrat prend fin de plein droit si le bateau de navigation intérieure coule pendant la navigation et que le transporteur peut résilier le contrat si le bateau de navigation intérieure a subi des dommages tels qu'une réparation raisonnable est disproportionnée par rapport au coût ou est impossible dans un délai raisonnable.

Dans ce cas, la présomption selon laquelle le fait concerné est dû au transporteur s'applique. Il s'agit d'une présomption réfutable.

Les troisième et quatrième paragraphes prévoient la possibilité pour le transporteur de résilier le contrat, sans mise en demeure, d'une part au lieu de chargement si le délai de chargement ou la moitié du délai de starie est dépassé de 48 heures (§ 3) et, d'autre part, au lieu de déchargement si le délai de déchargement ou la moitié du délai de starie est dépassé de 48 heures, sans que le déchargement n'ait débuté (§ 4).

Dans le premier cas, le transporteur bénéficie de la moitié du fret convenu, majoré des surestaries éventuelles, et dans le second cas, le fret convenu, majoré des surestaries éventuelles et des autres frais ou dommages encourus.

Le § 5 ajoute que les droits de résiliation visés aux §§ 3 et 4 ne s'appliquent pas si le bateau de navigation intérieure est en location journalière ou mensuelle. Cette exception se passe de commentaires.

Dans un souci d'être complet, le § 6 ajoute que les droits de résiliation énumérés dans cet article sont sans préjudice du droit de résiliation à l'article 3.6.3.9 et de l'indemnité qui y est prévue.

Art. 3.6.3.34. Litiges à la livraison

Cette disposition est conforme à l'art. 3.6.3.23 § 2, qui prévoit le droit pour le transporteur ou le destinataire de constater de manière contradictoire l'état et la quantité de la marchandise à la livraison. Les marchandises

De eerste paragraaf voorziet daarbij de mogelijkheid voor de vervoerder om, zonder tot schadevergoeding gehouden te zijn en omgekeerd zonder zelf schadevergoeding te kunnen eisen, de overeenkomst te ontbinden, indien wegens overmacht de overeenkomen aankomstdatum van het binnenschip op de laadplaats niet kan worden nagekomen.

Deze bepaling vormt aldus de spiegelbepaling van het recht tot ontbinding waarover ook de afzender beschikt, indien de vervoerder niet op het voorziene tijdstip op de laadplaats aankomt.

De tweede paragraaf bepaalt dat de overeenkomst van rechtswege eindigt indien het binnenschip tijdens de vaart zinkt en dat de vervoerder de overeenkomst kan beëindigen, indien het binnenschip dusdanig beschadigd is geraakt dat redelijkerwijs herstel niet in verhouding staat tot de kosten of niet binnen een redelijke termijn mogelijk is.

In dat geval geldt het vermoeden dat het betreffend feit te wijten is aan de vervoerder. Het betreft een weerlegbaar vermoeden.

De derde en vierde paragraaf voorzien in de mogelijkheid van de vervoerder om, zonder ingebrekestelling, de overeenkomst te ontbinden, enerzijds op de laadplaats indien de laadtijd of de helft van de ligtijd met 48 uur overschreden is (§ 3) en anderzijds op de losplaats indien de lostijd of de helft van de ligtijd met 48 uur overschreden is, zonder dat met de lossing een aanvang is genomen (§ 4).

In het eerste geval heeft de vervoerder recht op de helft van de overeenkomen vracht, meer de eventuele overliggelden, in het tweede geval op de overeengekomen vracht, meer de eventuele overliggelden en ander uitgestane kosten of geleden schade.

Paragraaf 5 voegt er aan toe dat de in de §§ 3 en 4 voorziene ontbindingsrechten niet van toepassing zijn, indien het binnenschip in dag- of maandhuur is. Deze uitzondering spreekt voor zich.

Paragraaf 6 voegt volledigheidshalve eraan toe dat de in dit artikel opgesomde ontbindingsrechten geen afbreuk doen aan het ontbindingsrecht dat in art. 3.6.3.9 is opgenomen en de daarbij voorziene vergoedingen.

Art. 3.6.3.34. Geschillen bij aflevering

Deze bepaling sluit aan bij art. 3.6.3.23 § 2 dat het recht voorziet in hoofde van de vervoerder of geadresseerde om bij aflevering de staat en de hoeveelheid van de goederen tegensprekelijk vast te stellen. De

peuvent être refusées à la suite de cet examen. Il est également possible que les parties ne soient pas d'accord sur l'état et la quantité des marchandises livrées ou que le transporteur ou le destinataire refuse un examen contradictoire.

Les parties intéressées peuvent alors mutuellement désigner un expert ou inviter le tribunal à en désigner un. Le terme "partie intéressée" est plus large que le simple transporteur ou le destinataire. En effet, si la marchandise est refusée ou si un litige survient à la suite de la détermination de l'état ou de la quantité de la marchandise, ou si un dommage ou une perte constatés pendant le transport ou avant celui-ci sont survenus, l'expéditeur peut également avoir un intérêt à la nomination d'un expert et à toute autre mesure.

La disposition prévoit au deuxième paragraphe plusieurs mesures pouvant être prises dans ce cadre, le cas échéant. L'article 58 de la loi sur l'affrètement fluvial prévoyait déjà la possibilité de prendre certaines des mesures visées dans ce paragraphe. Cette possibilité est maintenant définie plus largement.

Article 3.6.3.35. Droit d'action de l'expéditeur et du destinataire

La Convention CMNI n'identifie pas spécifiquement les personnes pouvant réclamer en cas de dommage ou de retard de livraison, mais parle de la partie lésée.

Il est probable que le destinataire à qui le connaissement a été transféré est en droit de le réclamer, étant donné qu'il jouit du droit de disposition résultant de la demande de livraison. À cet égard, le connaissement remplit une fonction de légitimation.

Toutefois, cela n'interdit pas que l'expéditeur peut également jouir de droits d'action. Le destinataire tire ses droits du connaissement, l'expéditeur du contrat de transport.

Pour des raisons de sécurité juridique, l'art. 3.6.3.35 prévoit que tant l'expéditeur que le destinataire peuvent réclamer. Naturellement, cela ne peut avoir pour conséquence que le transporteur ou le transporteur substitué soit tenu de payer deux fois.

Sous-section 9. Sûretés du transporteur

Art. 3.6.3.36. Sûretés du transporteur

Le privilège visé au premier alinéa existe encore aujourd'hui, le droit de rétention visé au deuxième

mogelijkheid kan zich voordoen dat n.a.v. die vaststelling de goederen worden geweigerd. Tevens is het mogelijk dat partijen het niet eens zijn over de staat en hoeveelheid van de afgeleverde goederen of de vervoerder dan wel de geadresseerde weigert tot tegensprekelijke vaststelling over te gaan.

De belanghebbende partijen kunnen alsdan onderling tot de aanstelling van een deskundige overgaan of die aanstelling aan de rechtbank vragen. De term "belanghebbende" is ruimer dan enkel de vervoerder of de geadresseerde. Immers indien de goederen worden geweigerd of indien er n.a.v. de vaststelling van de staat of hoeveelheid van de goederen geschil ontstaat of vastgestelde schade of vastgesteld verlies tijdens het vervoer dan wel daaraan voorafgaand is ontstaan, kan ook de afzender belang hebben bij de aanstelling van een deskundige en eventuele andere maatregelen.

De bepaling voorziet in de tweede paragraaf in een aantal maatregelen die daarbij kunnen worden genomen, al naar gelang het geval. Ook de wet op de binnenbevrachting, art. 58, voorzag reeds in de mogelijkheid van een aantal in deze paragraaf genoemde maatregelen. Die mogelijkheid wordt thans ruimer gedefinieerd.

Art. 3.6.3.35. Vorderingsgerechtigdheid afzender en geadresseerde

Het CMNI-verdrag duidt niet specifiek aan wie vorderingsgerechtigd is, ingeval van schade of van vertraging in de aflevering, maar spreekt over de benadeelde.

Aannemelijk is dat de geadresseerde aan wie het cognossement is overgedragen vorderingsgerechtigd is, gezien hij door het uitoefenen van het verzoek tot aflevering het beschikkingsrecht heeft. Het cognossement vervult desbetreffend een legitimerende werking.

Echter laat zulks onverlet dat ook de afzender nog vorderingsrechten kan hebben. De geadresseerde put zijn rechten uit het cognossement, de afzender uit de vervoerovereenkomst.

Met het oog op rechtszekerheid bepaalt art. 3.6.3.35 dat zowel de afzender als de geadresseerde vorderingsgerechtigd zijn. Uiteraard kan dit er niet toe leiden dat de vervoerder of ondervervoerder tweemaal tot betaling gehouden is.

Onderafdeling 9. Zekerheidsrechten vervoerder

Art. 3.6.3.36. Zekerheidsrechten vervoerder

Het in de eerste paragraaf geregeld voorrecht bestaat ook nu reeds, het in de tweede paragraaf geregeld

alinéa est désormais prévu dans la loi sur le gage et est confirmé ici.

Les dispositions concernées revêtent une importance capitale afin de protéger la position du transporteur et du transporteur substitué. Pour la raison susmentionnée, les clauses qui s'en écartent sont nulles et non avenues.

Dans la pratique, le transporteur et, en cas de sous-transport, le transporteur substitué, préfinancent effectivement la totalité ou au moins la majorité des coûts liés au transport.

Le privilège et le droit de rétention offrent au transporteur ou au transporteur substitué une garantie supplémentaire leur permettant de percevoir le paiement du fret et de toutes les autres créances sur les marchandises, telles que les surestaries.

Compte tenu de l'importance de ces sûretés, les dispositions concernées sont de droit impératif.

retentierecht is thans in principe voorzien in de Pandwet en wordt hier bevestigd.

De betreffende bepalingen worden van gewichtig belang geacht teneinde de positie van de vervoerder en de ondervervoerder te beschermen. Om voornoemde reden zijn bedingen die hiervan afwijken, nietig.

In de praktijk voorfinancieren de vervoerder en bij ondervervoer, de ondervervoerder, immers alle of minstens de meeste kosten die met het vervoer gepaard gaan.

Het voorrecht en het retentierecht bieden de vervoerder of ondervervoerder een bijkomende zekerheid om betaling te bekomen van de vracht en alle andere op de goederen rustende vorderingen, zoals overliggelden.

Gelet op het belang van deze zekerheidsrechten, zijn de betreffende bepalingen van dwingend recht.

Chapitre 4. Contrats d'emport ou de remorquage

Section 1 .Dispositions générales

Art. 3.6.4.1. Application matérielle et internationale

Le premier paragraphe de cette disposition énumère les types de contrats couverts par le champ d'application du chapitre 4. Il s'agit non seulement des contrats traditionnels de remorquage et de poussage, mais également des contrats de formation à couple et des contrats de trains de bateaux de navigation intérieure.

La formation à couple, dans laquelle un bateau de navigation intérieure est emporté bord à bord avec un autre bateau de navigation intérieure, se produit régulièrement. Souvent, le propriétaire du bateau emporté bord à bord sera également le propriétaire du bateau qui emporte, mais ce n'est pas toujours le cas et justifie une réglementation pour les cas dans lesquels le bateau de navigation intérieure emporté n'appartient pas au propriétaire du bateau de navigation intérieure qui emporte.

Le contrat de train de bateaux vise à tenir compte des nouvelles techniques d'emport, qui permettent d'emporter plusieurs bateaux de navigation intérieure en convoi, sans que ces bateaux soient physiquement reliés entre eux, mais où ils sont contrôlés électroniquement ou automatiquement et où la navigation est confiée à l'un de ces bateaux ou se fait à distance.

De plus en plus, la "*smart shipping*" fait des incursions dans la navigation maritime et intérieure, notamment grâce à l'introduction de systèmes d'alerte et de navigation intelligents. La technologie intelligente, notamment les capteurs qui affichent des informations sur l'environnement, permet à un bateau de navigation intérieure de prendre des mesures plus ciblées et contribue ainsi à accroître la sécurité de la navigation.

Elle permet également de mieux coordonner les plans de navigation avec les horaires d'ouverture des écluses et des ponts et l'espace disponible dans les ports et les terminaux, améliorant ainsi la durabilité du transport par navigation intérieure.

Parallèlement, cette nouvelle technologie permet de prendre en charge, voire de réaliser à distance, des tâches normalement effectuées à bord par l'équipage. Plusieurs projets pilotes ont été initiés ces dernières années, surveillant la voie navigable depuis un "*Shore Control Centre*" (SCC) et pilotant également le bateau de navigation intérieure.

Hoofdstuk 4. Overeenkomsten tot meenemen of slepen

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 3.6.4.1. Materiële en internationale toepassing

De eerste alinea van deze bepaling somt de soorten overeenkomsten op die onder het toepassingsgebied van hoofdstuk 4 vallen. Het betreft niet alleen de traditionele sleep- en duwovereenkomsten, maar ook overeenkomsten voor gekoppeld varen en scheepstreinovereenkomsten.

Gekoppeld varen, waarbij een binnenschip langszij van een ander binnenschip wordt meegenomen, komt regelmatig voor. Veelal zal de eigenaar van het langszij meegenomen binnenschip tevens eigenaar zijn van het binnenschip dat het ander binnenschip meeneemt, maar dit is niet steeds het geval en rechtvaardigt een regeling voor die gevallen waarin het meegenomen binnenschip niet toebehoort aan de eigenaar van het binnenschip dat het meegenomen binnenschip meeneemt.

De scheepstreinovereenkomst beoogt rekening te houden met nieuwe technieken van meenemen, die het mogelijk maken om meerdere binnenschepen in een samenstel mee te nemen, zonder dat deze binnenschepen fysiek met elkaar verbonden zijn, maar waarbij zij elektronisch of automatisch aangestuurd worden en waarbij de navigatie in handen is van één van deze binnenschepen dan wel vanop afstand geschiedt.

Meer en meer doet "*Smart shipping*", onder meer door de introductie van slimme waarschuwings- en navigatiesystemen, in de zee- en binnenvaart zijn intrede. Slimme technologie, d.m.v. onder meer sensoren die omgevingsinformatie weergeven, laat toe een binnenschip zelf gevatter actie te ondernemen en draagt aldus bij tot een verhoging van de veiligheid van de scheepvaart.

Tevens kunnen hierdoor vaarplannen beter worden afgestemd op openingstijden van sluizen en bruggen en de beschikbare ruimte in havens en op terminals, wat de duurzaamheid van het vervoer over binnenwateren ten goede komt.

Tegelijk laat deze nieuwe technologie toe om taken die normaal aan boord door de bemanning geschieden over te nemen en zelfs vanop afstand uit te voeren. Verschillende proefprojecten werden in de laatste jaren ondernomen, waarbij vanuit een "*Shore Control Center*" (SCC) de vaarweg in het oog werd gehouden en het binnenschip ook werd bestuurd.

Plusieurs variantes sont possibles, allant d'un bateau de navigation intérieure entièrement sans équipage, où tout se fait à distance, à une combinaison avec équipage à bord et contrôle à distance dans un SCC. Dans les deux cas, la responsabilité finale ne repose pas à bord, mais à terre.

De manière générale, l'automatisation peut couvrir (voir Commission centrale pour la navigation du Rhin - Décision 2018-II Annexe au protocole 16):

— les tâches dynamiques de navigation: "l'ensemble des opérations tactiques du bateau, telles que l'utilisation de l'installation de gouverne, de la propulsion, des treuils d'ancre ou de la timonerie réglable en hauteur …";

— le contexte spécifique: "les conditions de navigation restreintes telles que la navigation sur des sections spécifiques de la voie d'eau, le passage des écluses, ainsi que les formations de bateaux en convoi ou avec remorquage…" (*platooning*);

— l'environnement de navigation: "les conditions statiques et dynamiques telles que le gabarit de la voie d'eau, le niveau d'eau, la visibilité, le croisement ou le dépassement d'un bateau, …."

En vertu d'un contrat de train de bateaux, la navigation électronique embarquée à bord d'un des bateaux du train ou le pilotage à distance occupe une place centrale. Il n'est donc nullement question d'un tel contrat si l'automatisation ne couvre pas le pilotage du bateau de navigation intérieure.

Toutefois, l'automatisation, qui devrait se développer à l'avenir, entraîne inévitablement de nouveaux défis réglementaires, notamment en ce qui concerne la responsabilité des accidents de navigation et les droits et obligations des parties à un tel contrat d'emport.

Actuellement, il n'existe aucune réglementation en la matière. La section 2 de ce chapitre contient donc plusieurs dispositions traitant des différentes formes d'emport, y compris l'emport dans un train de bateaux, assimilant ainsi cette forme d'emport aux autres formes d'emport.

Les dispositions du présent chapitre ne régissent que les rapports entre la personne qui s'engage à emporter un bateau de navigation intérieure qu'elle n'exploite pas et le donneur d'ordre de cet emport.

Ainsi, les dispositions du présent chapitre n'excluent pas l'application des dispositions relatives au contrat de

Verschillende varianten zijn daarbij mogelijk, gaande van een geheel onbemand binnenschip, waarbij alles vanop afstand geschied, tot een combinatie met bemanning aan boord en besturing vanop afstand in een SCC. In beide gevallen berust de eindverantwoordelijkheid niet aan boord maar aan land.

Algemeen gesteld kan automatisering betrekking hebben op (zie Centrale Commissie voor de Rijnvaart – Besluit 2018-II Bijlage bij Protocol 16):

— dynamische vaartaken: alle doelgerichte handelingen aan boord van het binnenschip, zoals de bediening van het roer, de voortstuwing, de ankerlieren of het in hoogte verstellen van het stuurhuis;

— specifieke context: bepaalde vaaromstandigheden zoals de vaart op specifieke gedeelten van de waterweg, het passeren van sluizen of het varen met een samenstel of met een sleep (*platooning*);

— vaaromgeving: de onveranderlijke en wisselende omstandigheden, de waterstand, weersomstandigheden, het zicht, tegemoetkomende of voorbijlopende binnenschepen.

In het kader van een scheepstreinovereenkomst staat het elektronisch aan boord van één van de binnenschepen van de scheepstrein of het vanop afstand besturen van de scheepstrein centraal. Er is derhalve geen sprake van een dergelijke overeenkomst indien de automatisering niet op de besturing van het binnenschip slaat.

Automatisering, waarvan verwacht mag worden dat deze in de toekomst zal toenemen, brengt echter onvermijdelijk nieuwe uitdagingen mee op het vlak van regelgeving, onder meer m.b.t. de aansprakelijkheid bij scheepvaartongevallen en de rechten en plichten van de bij een dergelijke overeenkomst tot meenemen betrokken partijen.

Op dit ogenblik ontbreekt ter zake elke regelgeving. Afdeling 2 van dit hoofdstuk bevat daarom een aantal voorschriften die betrekking hebben op de verschillende vormen van meenemen, waaronder het meenemen in een scheepstrein en stelt daarbij deze vorm van meenemen gelijk met andere vormen van meenemen.

De bepalingen van dit hoofdstuk regelen uitsluitend de verhouding tussen degene die zich ertoe verbindt om een binnenschip dat niet door hem geëxploiteerd wordt, mee te nemen en de opdrachtgever van dit meenemen.

De bepalingen van dit hoofdstuk sluiten aldus niet de toepassing van de bepalingen m.b.t. de overeenkomst

transport de marchandises entre l'exploitant d'un bateau de navigation intérieure faisant partie d'un convoi et un cocontractant (généralement l'expéditeur) pour les marchandises transportées à bord du bateau de navigation intérieure emporté ou du bateau de navigation intérieure qui emporte.

Ce chapitre ne régit pas davantage la responsabilité potentielle entre la personne qui pilote un bateau de navigation intérieure électroniquement ou automatiquement à bord ou à distance et la personne qui fournit le logiciel pour ce pilotage.

Étant donné que le poussage d'un bateau de navigation intérieure n'est pas nécessairement effectué à l'aide d'un pousseur, mais peut également l'être à l'aide d'un bateau de navigation intérieure conventionnel, le deuxième paragraphe précise que, dans ce cas, les dispositions du présent chapitre lui sont également applicables, c'est-à-dire si le bateau de navigation intérieure poussé et le celui qui pousse appartiennent à des parties différentes.

Il est également expressément indiqué au troisième paragraphe que les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux opérations d'assistance incluant l'emport d'un bateau de navigation intérieure.

L'assistance est régie par la Convention internationale de Londres du 28 avril 1989 sur l'assistance, ratifiée par la Belgique par la loi du 8 juin 2004, qui en vertu de l'art. 1b s'applique à tout navire sans distinction entre les navires de mer et les bateaux de navigation intérieure, et qui n'a pas appliqué la réserve de l'art. 30.1 a de la Convention dans le cas où l'assistance a lieu sur des voies de navigation intérieure et que tous les navires impliqués sont des bateaux de navigation intérieure.

En outre, conformément à toute la conception du titre 6 Affrètement et transport du livre 3, les dispositions concernées de ce chapitre sont également de droit supplétif, sous réserve toutefois des articles 3.6.1.2. et 3.6.1.3. Ce principe fondamental est confirmé au quatrième alinéa.

L'utilisation de conditions générales est établie depuis des décennies dans la navigation par poussage. Dans la pratique néerlandaise, les relations contractuelles mutuelles étaient déjà réglementées par les "Conditions de poussage de Rotterdam" de 1962 et sont désormais incluses dans les "Conditions générales de poussage", version 2004.

Bien qu'elles ne constituent pas une législation, elles sont considérées par la jurisprudence et la doctrine néerlandaises comme des clauses coutumières établies

van goederenvervoer uit tussen de exploitant van een binnenschip dat deel uitmaakt van een samenstel en een medecontractant (in regel de afzender), m.b.t. goederen die aan boord van het meegenomen of het meenemende binnenschip worden vervoerd.

Evenmin regelt dit hoofdstuk de mogelijke aansprakelijkheid tussen degene die een binnenschip elektronisch of automatisch aan boord of vanop afstand bestuurt en degene die de software voor deze besturing levert.

Daar het duwen van een binnenschip niet noodzakelijkerwijze geschiedt met een duwboot, maar ook kan worden uitgevoerd met een conventioneel binnenschip, verduidelijkt de tweede alinea dat ook in dat geval de bepalingen van dit hoofdstuk hierop van toepassing zijn, wel te verstaan indien het geduwde binnenschip en het duwschip aan verschillende partijen toebehoren.

Uitdrukkelijk is tevens in de derde alinea opgenomen dat de bepalingen van dit hoofdstuk niet van toepassing zijn op hulpverleningsactiviteiten waarbij een binnenschip wordt meegenomen.

Hulpverlening wordt geregeld door het Internationaal Verdrag van Londen van 28 april 1989 in zake hulpverlening, dat door België werd geratificeerd bij wet van 8 juni 2004 en dat krachtens art. 1b van toepassing is op elk binnenschip zonder onderscheid tussen zee- en binnenschip en waarbij geen toepassing werd gemaakt van het voorbehoud onder art. 30.1 a van het verdrag voor het geval de hulpverlening plaatsvindt op binnenwateren en alle betrokken schepen binnenschepen zijn.

Conform het ganse opzet van titel 6 Bevrachting en vervoer van boek 3 geldt bovendien ook hier dat de betreffende voorschriften van dit hoofdstuk van aanvullend recht zijn, zij het met inachtneming van de artikelen 3.6.1.2. en 3.6.1.3. Dit uitgangspunt wordt in de vierde alinea bevestigd.

Vooral in de duwvaart is reeds decennia lang het gebruik van algemene voorwaarden ingeburgerd. In de Nederlandse praktijk werden de onderlinge contractuele verhoudingen reeds in de zogenaamde Rotterdamse duwconditiën van 1962 geregeld en zijn deze thans opgenomen in de "Algemene Duwconditiën", versie 2004.

Hoewel zij geen wetgeving daarstellen, worden zij in de Nederlandse rechtspraak en rechtsleer als een bestendig gebruikelijk beding beschouwd (TER MEER,

(TER MEER, J.G., “Twee privaatrechtelijke aspecten van de sleep- en duwvaart nader beschouwd”, in *Free on board. Liber Amicorum Marc A. Huybrechts*, Anvers, Intersentia, 2011, 538-540).

Ces conditions sont également couramment utilisées dans la navigation belge par poussage. Les dispositions du présent chapitre ne préjugent, compte tenu de leur nature essentiellement supplétive, donc pas de la possibilité de leur application ultérieure. En outre, les Conditions Européennes de poussage plus récentes sont régulièrement appliquées dans la pratique de la navigation internationale par poussage.

Art. 3.6.4.2. Définitions

Cet article contient quelques définitions.

Les définitions relatives au contrat de poussage, au contrat de remorquage, au contrat de formation à couple et au contrat de train de bateaux ne sont pas fournies ici, mais à l’article 3.1.1.4, 7° - 10°, tel que complété par l’article 5 du présent projet.

De même, les définitions de convoi poussé, remorqué, de formation à couple et de train de bateaux ne sont pas fournies ici, mais figurent à l’art. 3.1.1.6, 1° - 4°, tel qu’inséré par l’art. 7 du présent projet.

La notion de pousseur dans la définition pertinente du convoi poussé ne doit pas être interprétée de manière restrictive comme un bateau de navigation intérieure spécifiquement conçu pour pousser, mais inclut tout bateau de navigation intérieure poussant un autre bateau de navigation intérieure.

La notion “d’emport” est définie à l’art. 3.1.1.4, 12°, tel que complété par l’art. 5 du présent projet.

Les définitions visées à l’art. 3.6.4.2 concernent principalement la désignation des parties impliquées dans ces contrats, en optant pour l’utilisation des termes généraux du prestataire et de donneur d’ordre.

La notion de “dommages causés aux tiers”, comprenant tous les dommages autres que ceux causés aux bateaux de navigation intérieure faisant partie du convoi et à leur cargaison, est également définie. D’une manière générale, il s’agit donc des dommages survenant en dehors du convoi, tels que les dommages causés à d’autres bateaux de navigation intérieure, à leur équipage ou à leur cargaison, ou à la voie navigable ou à ses infrastructures ou à d’autres tiers dans le cadre d’une collision ou d’un autre accident de navigation.

J.G., “Twee privaatrechtelijke aspecten van de sleep- en duwvaart nader beschouwd”, in *Free on board. Liber Amicorum Marc A. Huybrechts*, Antwerpen, Intersentia, 2011, 538-540).

Ook in de Belgische duwvaart worden deze condities courant gebruikt. De bepalingen van dit hoofdstuk laten, gelet op het overwegend aanvullend karakter, derhalve de mogelijkheid van de verdere toepassing ervan onverlet. Daarnaast worden in de praktijk van de internationale duwvaart ook regelmatig de van recenter datum zijn Europese Duwcondities toegepast.

Art. 3.6.4.2. Begrippen

Dit artikel bevat enkele definities.

De definities in zake duwovereenkomst, sleepovereenkomst, overeenkomst voor langszij gekoppeld meenemen en scheepstreinovereenkomst zijn hier niet gedefinieerd, maar in art. 3.1.1.4, 8° - 11°, zoals aangevuld bij art. 5 van dit ontwerp.

Ook de definities van duwstel, sleep, langszij gekoppeld samenstel en scheepstrein zijn niet hier gedefinieerd, maar wel in art. 3.1.1.6, 1° - 4°, zoals ingevoegd bij art. 7 van dit ontwerp.

Het begrip duwboot in de betreffende definitie van duwstel dient niet restrictief te worden opgevat als een binnenschip dat specifiek voor het duwen is bestemd, maar omvat elk binnenschip dat een ander binnenschip duwt.

Het begrip “meenemen” is gedefinieerd in art. 3.1.1.4, 12°, zoals aangevuld bij art. 5 van dit ontwerp.

De in art. 3.6.4.2 opgenomen definities betreffen in eerste instantie de benoeming van de bij deze overeenkomsten betrokken partijen, waarbij ervoor geopteerd is te werken met de algemene termen opdrachtnemer en opdrachtgever.

Tevens wordt het begrip “schade aan derden” gedefinieerd, waaronder alle schade wordt verstaan behoudens de schade aan de vaartuigen die van het samenstel deel uitmaken en hun lading. Algemeen gesteld gaat het derhalve om schade die buiten het samenstel optreedt, zoals schade veroorzaakt aan andere schepen, hun bemanning of lading, of aan de waterweg of aanhorigheden ervan of aan andere derden in het kader van een aanvaring of ander scheepvaartongeval.

Cela permet d'aligner cette définition sur les conditions générales de poussage et les conditions Européennes de poussage couramment utilisées en navigation intérieure.

Art. 3.6.4.3 Mentions

Par analogie avec les autres contrats régis par le présent titre, cet article énumère les mentions devant figurer dans le contrat.

Art. 3.6.4.4. Preuve de l'existence et du contenu du contrat

Conformément à la réglementation relative au contrat de transport de marchandises, il est expressément prévu que l'absence d'un écrit ou son caractère incomplet n'affecte pas la validité du contrat. Dans la pratique, il est fréquent que le contrat soit conclu par téléphone.

Si aucun document n'a été établi, l'existence du contrat et son contenu peuvent être délivrés par tout moyen de droit admis en matière commerciale. Si un document a été établi, ses dispositions s'appliquent jusqu'à preuve du contraire.

Le terme "document" n'est pas défini ici, mais revêt la même signification que dans un contrat de transport de marchandises.

Art. 3.6.4.5. Obligations des parties

Les obligations des parties impliquées dans un contrat d'emport sont énoncées à l'art. 3.6.4.5, § 1 (pour ce qui concerne le prestataire) et § 2 (pour ce qui concerne le donneur d'ordre).

Par analogie à la réglementation du contrat de transport de marchandises, l'obligation pour le prestataire d'utiliser un bateau de navigation intérieure adapté à l'exécution du contrat et conforme à toutes les exigences légales s'applique également ici. Cela comprend tant les dispositions techniques que celles relatives à l'équipage, ainsi que l'obligation d'assurance visée ailleurs dans le Code de la Navigation.

De plus, le prestataire doit exécuter l'ordre conformément aux règles de l'art, ce qui met en exergue le critère du prestataire diligent.

Il doit également exécuter l'ordre dans le délai convenu ou, compte tenu de toutes les circonstances, dans le délai normal.

À l'instar de l'expéditeur dans le cadre d'un contrat de transport de marchandises, le donneur d'ordre doit,

Hiermee sluit deze definitie aan bij de in de binnenvaart gebruikelijk gehanteerde Algemene Duwcondities en Europese Duwcondities.

Art. 3.6.4.3. Vermeldingen

Naar analogie met andere in deze titel geregelde overeenkomsten somt dit artikel de vermeldingen op die in de overeenkomst worden opgenomen.

Art. 3.6.4.4. Bewijs van het bestaan en de inhoud van de overeenkomst

In lijn met de regeling inzake overeenkomst voor goederenvervoer, is uitdrukkelijk bepaald dat het ontbreken van een geschrift of de onvolledigheid ervan, de geldigheid van de overeenkomst niet aantast. In de praktijk komt het geregeld voor dat de overeenkomst telefonisch wordt afgesloten.

Indien geen geschrift is opgemaakt, kan het bestaan van de overeenkomst en de inhoud ervan worden geleverd door alle middelen van recht toegelaten in handelszaken. Indien wel een geschrift is opgemaakt, gelden de bepalingen ervan tot bewijs van het tegendeel.

Het begrip "geschrift" is hier niet gedefinieerd, maar heeft dezelfde strekking als in het kader van een overeenkomst van goederenvervoer.

Art. 3.6.4.5. Verplichtingen van partijen

De verplichtingen van de bij een overeenkomst tot meenemen betrokken partijen zijn opgenomen in art. 3.6.4.5, § 1 (voor wat de opdrachtnemer betreft) en § 2 (voor wat de opdrachtgever betreft).

Naar analogie met de regeling van de overeenkomst van goederenvervoer, geldt ook hier de verplichting voor de opdrachtnemer om een binnenschip in te zetten dat geschikt is om de opdracht te verrichten en dat voldoet aan alle wettelijke voorschriften. Hieronder vallen zowel technische voorschriften als bemanningsvoorschriften alsook de elders in het Scheepvaartwetboek geregelde verzekeringsplicht.

Voorts dient de opdrachtnemer de opdracht uit te voeren volgens de regels van de kunst, waarmee aldus het criterium van de zorgvuldige opdrachtnemer vooropstaat.

Tevens dient hij de opdracht uit te voeren binnen de overeengekomen of de, rekening houdend met alle omstandigheden, normale termijn.

Net zoals voor de afzender onder een overeenkomst van goederenvervoer geldt voor de opdrachtgever van

dans le cadre d'un contrat d'emport, fournir toutes les informations pertinentes concernant tant le bateau de navigation intérieure à emporter que de sa cargaison transportée.

Il s'agit d'une obligation essentielle du donneur d'ordre, car il est le seul à connaître le bateau de navigation intérieure à emporter et la cargaison qu'il contient. Le donneur d'ordre ne peut être tenu de connaître les caractéristiques du bateau de navigation intérieure à emporter ni celles de la cargaison qu'il transporte.

Le donneur d'ordre s'assure également que le bateau de navigation intérieure à emporter peut l'être et se porte donc garant des vices de ce bateau. Toutefois, la constatation ultérieure du mauvais état du bateau de navigation intérieure à emporter n'implique pas qu'il s'agisse du déplacement d'une épave, mais plutôt d'un bateau en mauvais état.

Dans le cadre de ce contrat, il doit également fournir la coopération nécessaire au prestataire afin qu'il puisse mener à bien sa mission. Cette disposition a pour objet de préciser que la coopération du donneur d'ordre ne se limite pas à fournir les informations nécessaires relatives au bateau de navigation intérieure et à la cargaison, mais peut également exiger d'autres actes ou faits du donneur d'ordre, tels que les instructions nécessaires en vue de l'emport, l'accouplement ou le désaccouplement, le déhalage et l'amarrage au lieu convenu du bateau de navigation intérieure à emporter.

Enfin, l'obligation de payer le fret convenu, ainsi que de rembourser tous les frais et dommages résultant de l'exécution des instructions, s'applique évidemment.

Art. 3.6.4.6. Résiliation du contrat

Cet article contient plusieurs motifs de résiliation du contrat en faveur du donneur d'ordre (§ 1er et § 2) ou du prestataire (§ 3), dans les cas où le contrat n'est pas à durée déterminée (§ 4).

Tant que les travaux n'ont pas débuté, le donneur d'ordre peut résilier le contrat, moyennant le paiement d'un faux-fret de 50 % du prix convenu, sans préjudice du droit du prestataire de démonter des dommages plus importants (§ 1er).

Il va de soi que, si le donneur d'ordre résilie le contrat avant que le prestataire n'ait débuté les opérations, ce dernier subit un préjudice. Souvent, le prestataire a déjà exécuté des opérations préparatoires en vue de

een overeenkomst tot meenemen de verplichting om alle relevantie informatie zowel t.a.v. het mee te nemen binnenschip als de mee te nemen lading te verschaffen.

Het betreft een kernverplichting van de opdrachtgever, daar deze de enige is die het mee te nemen binnenschip en de daarin mee te nemen lading kent. Van de opdrachtnemer kan niet worden verwacht dat hij de karakteristieken van het mee te nemen binnenschip kent noch van de eventuele lading die daarmee vervoerd wordt.

Tevens dient de opdrachtnemer ervoor te zorgen dat het mee te nemen binnenschip geschikt is om te worden meegenomen en staat hij derhalve in voor de gebreken van dit binnenschip. Het feit dat achteraf wordt vastgesteld dat het mee te nemen binnenschip niet geschikt was, maakt echter niet dat het gaat om het verplaatsen van een scheepswrak, maar wel van een ondeugdelijk binnenschip.

In het kader van de overeenkomst dient hij tevens de medewerking te verlenen die noodzakelijk is om de opdrachtgever zijn opdracht naar behoren te laten uitvoeren. Hiermee beoogt deze bepaling duidelijk te stellen dat de medewerking van de opdrachtnemer niet beperkt is tot het verstrekken van de nodige informatie m.b.t. het binnenschip en de lading, maar ook andere handelingen of daden van de opdrachtnemer kan vereisen, zoals de nodige instructies met het oog op het meenemen, aan- of ontkoppelen, verhalen en ter plaatse afleggen van het mee te nemen binnenschip.

Tenslotte geldt evident de verplichting om de overeengekomen vracht te voldoen, alsook alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden te vergoeden.

Art. 3.6.4.6. Beëindiging van de overeenkomst

Dit artikel bevat een aantal gronden van beëindiging van de overeenkomst ten gunste van de opdrachtgever (§ 1 en § 2) of de opdrachtnemer (§ 3), in gevallen waarin de overeenkomst niet van bepaalde duur is (§ 4).

Zolang de werkzaamheden niet zijn aangevat kan de opdrachtgever de overeenkomst ontbinden, mits betaling van een foutvracht van 50 % van de overeengekomen prijs, onverminderd het recht van de opdrachtnemer om meerdere schade aan te tonen (§ 1).

Het spreekt voor zich dat wanneer de overeenkomst door de opdrachtgever wordt ontbonden, alvorens de werkzaamheden door de opdrachtnemer worden aangevat, deze laatste hierdoor schade lijdt. De opdrachtnemer

l'exécution de l'ordre et, compte tenu de l'engagement pris pendant la durée du contrat, il ne pouvait accepter et encore moins exécuter un autre ordre, mais, après la résiliation, il devra rechercher un nouvel ordre.

Le donneur d'ordre peut résilier le contrat dans trois cas, sans être tenu à des dommages-intérêts (§ 2), notamment: 1) si le bateau de navigation intérieure utilisé ou qui sera utilisé par le prestataire est inapte; 2) ou ne respecte pas les dispositions légales; 3) ou, sauf cas de force majeure, arrive trop tard au lieu où le bateau de navigation intérieure à emporter doit être emporté.

Le prestataire peut résilier le contrat sans être tenu à une indemnisation dans les mêmes cas que ceux valant pour le transporteur.

Cette assimilation au transporteur est évidente lorsque le prestataire est tenu d'emporter un bateau de navigation intérieure chargé, auquel cas le prestataire intervient en qualité de préposé ou mandataire du transporteur. Il résulte du texte de l'article 3.6.4.6 § 3 que ce droit particulier de résiliation s'applique donc uniquement dans le cas où le bateau de navigation intérieure à emporter est affrété pour l'exécution d'un transport de marchandises.

Art. 3.6.4.7. Prescription

Cet article régit le délai de prescription pour les créances pouvant résulter d'un contrat d'emport et se fonde sur le délai de prescription général qui s'applique également à tous les contrats couverts par ce titre, à savoir un an.

Toutefois, la date de prise d'effet de cette période d'un an peut différer. En effet, le délai commence à courir à partir de la date à laquelle le titulaire de la créance a ou aurait pu avoir connaissance du fait générateur de la créance et, en tout état de cause, il ne peut jamais commencer à courir après la date à laquelle le contrat a été résilié.

Par conséquent, si la partie admise au bénéfice de la créance avait ou aurait pu avoir connaissance du fait générateur de la créance avant la date de la résiliation, le délai commencera à courir à partir de cette date.

Les paragraphes 2 à 5 contiennent des dispositions entièrement similaires à celles de l'art. 24.2-5 de la Convention CMNI et de l'art. 3.6.3.24 §§ 2-5.

Art. 3.6.4.8. Autre réglementation

heeft vaak reeds voorbereidende werkzaamheden verricht om het werk te kunnen uitvoeren en kon, gelet op de aangegane verbintenis, gedurende de tijd dat de overeenkomst bestond ook geen andere opdracht aannemen laat staan uitvoeren, maar zal na de ontbinding op zoek dienen te gaan naar een nieuwe opdracht.

In drie gevallen mag de opdrachtgever de overeenkomst ontbinden, zonder schadevergoeding verschuldigd te zijn (§ 2), met name: (1) wanneer het binnenschip dat door de opdrachtgever wordt of zal worden ingezet, niet geschikt is; (2) of niet aan de wettelijke bepalingen voldoet; (3) of, behoudens in geval van overmacht, te laat aankomt op de plaats waar het mee te nemen binnenschip moet worden meegenomen.

De opdrachtnemer mag zijnerzijds de overeenkomst ontbinden zonder tot schadevergoeding gehouden te zijn in dezelfde gevallen waarin ook de vervoerder daartoe gerechtigd is.

Deze gelijkstelling met de vervoerder ligt voor de hand, wanneer de opdrachtnemer een beladen binnenschip dient mee te nemen, in welk geval de opdrachtnemer optreedt als aangestelde of lasthebber van de vervoerder. Uit de tekst van art. 3.6.4.6 § 3 valt af te leiden dat dit bijzonder ontbindingsrecht dan ook enkel geldt, in gevallen waarin het mee te nemen binnenschip bevracht is voor de uitvoering van een vervoer van goederen.

Art. 3.6.4.7. Verjaring

Dit artikel regelt de verjaring van de vorderingen die kunnen voortvloeien uit een overeenkomst van meenemen en gaat uit van de algemene verjaringstermijn die ook geldt voor alle onder deze titel vallende overeenkomsten, namelijk één jaar.

Het aanvangspunt van deze eenjarige termijn kan echter verschillen. De termijn begint immers te lopen vanaf het ogenblik waarop de vorderingsgerechtigde partij kennis heeft of kon hebben van het feit dat tot de vordering aanleiding geeft en kan daarbij alleszins nooit later beginnen lopen dan het tijdstip waarop de overeenkomst beëindigd is.

Indien de vorderingsgerechtigde partij eerder dan op het tijdstip van beëindiging kennis had of kon hebben van het feit dat tot de vordering aanleiding geeft, zal de termijn bijgevolg vanaf dat ogenblik beginnen lopen.

De paragrafen 2 t.e.m. 5 bevatten een regeling die volledig gelijkluidend is met deze van art. 24.2-5 CMNI-verdrag en art. 3.6.3.24 §§ 2-5.

Artikel 3.6.4.8. Andere regelgeving

Cette disposition a pour objet de préciser que les dispositions du présent chapitre ne portent nullement préjudice aux dispositions régissant le droit à la limitation de la responsabilité et indique que ces dispositions s'appliquent également à l'égard de l'équipage ainsi que, dans le cas d'un emport de train de bateaux, à la personne chargée de la navigation à distance.

Cet ajout est jugé nécessaire, car il n'est pas précisé si cette personne appartient à l'équipage. Si la navigation est assurée à bord du bateau de navigation intérieure, qui emporte l'autre ou les autres bateaux de navigation intérieure, la personne sera considérée comme un membre de l'équipage, mais tel n'est pas le cas avec certitude si la personne concernée pilote ~~le bateau~~ en étant à terre.

Il n'est pas exclu que la personne concernée soit considérée comme un membre d'équipage dans les futures réglementations relatives à l'équipage, mais une certitude est désormais fournie en la matière.

Section 2. Dispositions particulières relatives aux contrats d'emport

Art. 3.6.4.9. Droits et obligations des parties

Cet article contient des dispositions spéciales relatives aux droits et obligations concernant l'emport et est fortement aligné sur les dispositions relatives au transport, d'une part, et sur les dispositions des Conditions Européennes et/ou Générales de Poussage, d'autre part.

Ainsi, la définition des opérations normales (§ 1er) s'inspire de ces conditions, tandis que la réglementation sur la sécurité du lieu de chargement et de déchargement est conforme à la réglementation sur les transports (§ 2). Dans le même ordre d'idées, les § 4 et § 5 sont conformes à la réglementation relative aux transports, tandis que le § 3 prévoit clairement, conformément aux contrats d'affrètement, qu'il n'est nullement question d'une mise à disposition.

On peut déjà déduire des activités énumérées au § 1er, premier alinéa, que la surveillance ou l'assistance au chargement, à l'arrimage, à la sécurisation et au déchargement ne font pas partie des activités normales du prestataire, ce qui est logique en soi.

En effet, le prestataire ne s'engage pas à transporter mais à emporter un bateau de navigation intérieure et ne s'est donc pas engagé envers un expéditeur ou un destinataire à superviser ou à aider au chargement, à l'arrimage, à la sécurisation et au déchargement.

Deze bepaling beoogt duidelijk te stellen dat de in dit hoofdstuk opgenomen bepalingen geen afbreuk doen aan de bepalingen die het recht op beperking van aansprakelijkheid regelen en geeft aan dat die bepalingen ook gelden t.a.v. de bemanning alsook ingeval van meenemen in het kader van een scheepstreinovereenkomst voor degene die instaat voor de navigatie op afstand.

Deze toevoeging wordt noodzakelijk geacht daar niet geheel duidelijk is of deze tot de bemanning behoort. Indien de navigatie gebeurt aan boord van het binnenschip dat het andere binnenschip of de andere binnenschepen meeneemt, zal de betrokkene zonder meer als bemanningslid worden aangemerkt, maar dat is niet met zekerheid het geval wanneer de betrokkene zulks doet aan de landzijde.

Niet uit te sluiten is dat de betrokkene in toekomstige regelingen m.b.t. bemanningsvoorschriften als bemanningslid zal worden aangemerkt, doch hierover bestaat thans een zekerheid.

Afdeling 2. Bijzondere bepalingen met betrekking tot de overeenkomsten tot meenemen

Art. 3.6.4.9. Rechten en verplichtingen van partijen

Dit artikel bevat bijzondere bepalingen m.b.t. de rechten en plichten inzake het meenemen en sluit ter zake sterk aan bij enerzijds bepalingen inzake vervoer en anderzijds bepalingen van de Europese en/of Algemene Duwcondities.

Zo is de omschrijving van de normale werkzaamheden (§ 1) op die condities geïnspireerd, terwijl de regeling inzake de veiligheid van de laad- en losplaats aansluit bij de voorziene regeling inzake vervoer (§ 2). In dezelfde lijn sluiten § 4 en § 5 aan bij de regeling voor vervoer, terwijl § 3 duidelijk in lijn van de bevrachtingsovereenkomsten bepaalt dat er van terbeschikkingstelling geen sprake is.

Uit de opsomming van de onder § 1, eerste alinea, opgenomen werkzaamheden, valt reeds af te leiden dat toezicht of assistentie bij laden, stuwen, vastzetten en lossen niet tot de normale werkzaamheden van de opdrachtnemer behoren, hetgeen op zich logisch is.

De opdrachtnemer verbindt zich immers niet tot vervoer, maar tot het meenemen van een binnenschip en heeft zich dan ook niet tegenover een afzender of geadresseerde verbonden om toezicht te houden op of assistentie te verlenen bij het laden, stuwen, vastzetten en lossen.

Par conséquent, il n'est pas davantage tenu d'assurer la sécurité du bateau de navigation intérieure affrété pour le transport pendant ces opérations.

En effet, n'étant pas le propriétaire du bateau de navigation intérieure affrété pour le transport, il ne connaît pas l'état et des particularités du bateau de navigation intérieure affrété pour le transport, au contraire du propriétaire ou de l'exploitant.

Dans de nombreux cas, le prestataire arrive sur le lieu quand le chargement est déjà terminé ou presque, tandis que dans de nombreux autres cas, le prestataire doit emporter ou déhaler un bateau de navigation intérieure vide.

Toutefois, vu le caractère supplétif de la réglementation, elle n'interdit pas que l'exploitant du pousseur puisse être chargé par le donneur d'ordre de superviser ou d'aider au chargement et au déchargement, mais, dans ce cas, l'exploitant du pousseur peut invoquer les mêmes motifs d'exemption que le transporteur.

De plus, il va de soi que l'exploitant du pousseur ne peut être tenu responsable des dommages causés au bateau de navigation intérieure à emporter ou à la cargaison pendant le chargement, l'arrimage et la sécurisation ou le déchargement, si le donneur d'ordre ne lui a pas préalablement communiqué toutes les informations nécessaires concernant le bateau de navigation intérieure et la cargaison.

En vertu du deuxième paragraphe, le prestataire peut refuser de se rendre à l'endroit désigné pour les opérations de poussage si celui-ci est inadapté ou présente un danger, sauf si le donneur d'ordre s'engage, même s'il n'est pas l'exploitant de cet endroit, par écrit pour les risques encourus dans ce cadre par le prestataire. La situation est donc la même que dans la relation entre l'expéditeur et le transporteur.

Le premier alinéa du troisième paragraphe a pour objet de conclure brièvement que, sauf clause contraire, le prestataire doit composer l'équipage ou assurer la navigation à distance aux fins de l'emport, et ce, conformément à la réglementation en vigueur localement.

La première phrase du deuxième alinéa ajoute que le fait que le prestataire soit chargé de l'équipage du convoi ne signifie pas une mise à disposition de personnel au donneur d'ordre, qui ne peut donc pas être considéré

Bijgevolg staat hij er ook niet voor in om bij dergelijke werkzaamheden de veiligheid van het binnenschip dat voor vervoer bevracht werd te garanderen.

Gezien hij niet de eigenaar of exploitant is van het voor vervoer ingezet binnenschip, heeft hij immers niet de kennis van de staat en bijzonderheden van dit binnenschip, die de eigenaar of exploitant ervan wel heeft.

In vele gevallen zal de opdrachtnemer trouwens pas ter plaatse komen, wanneer de belading reeds beëindigd is of zo goed als beëindigd is, terwijl er zich voorts ook vele gevallen voordoen waarin de opdrachtnemer een ledig binnenschip dient mee te nemen of te verhalen.

Gezien het aanvullend karakter van de regeling, verzet deze zich er echter niet tegen dat de duwbootexploitant door de opdrachtgever toch belast wordt met toezicht of assistentie bij het laden en lossen, maar in dat geval kan de duwbootexploitant beroep doen op dezelfde ontheffingsgronden waarop ook de vervoerder beroep kan doen.

Bovendien spreekt het bovendien voor zich dat de duwbootexploitant niet aansprakelijk worden gehouden wegens schade aan het mee te nemen binnenschip of aan de lading, die zich bij laden, stuwen en vastzetten of lossen, voordoet, indien hij niet voorafgaand alle noodzakelijke informatie van de opdrachtgever alle m.b.t. het binnenschip en de lading noodzakelijke informatie heeft bekomen.

Op grond van de tweede paragraaf is de opdrachtnemer gerechtigd te weigeren zich naar de voor de duwwerkzaamheden aangewezen plaats te begeven, indien deze niet geschikt is of gevaar oplevert, tenzij de opdrachtgever, ook al is deze niet de uitbater van die plaats, zich schriftelijk verbindt voor de risico's die de opdrachtnemer hierdoor loopt. De situatie is derhalve dezelfde als in de verhouding tussen de afzender en de vervoerder.

De eerste alinea van de derde paragraaf beoogt kort te sluiten dat, behoudens andersluidend beding, het bemannen met het oog op het meenemen de taak van de opdrachtnemer is, die zulks dient te doen in overeenstemming met de ter plaatse geldende regelgeving.

De eerste volzin van de tweede alinea voegt eraan toe dat het feit dat de opdrachtnemer instaat voor het bemanning van het samenstel, niet betekent dat hierdoor deze bemanning ter beschikking gesteld wordt van de

comme l'employeur, même si les tâches de l'équipage comprennent le transport du bateau.

La deuxième phrase précise que la même règle s'applique également si la situation inverse se produit, à savoir quand le bateau de navigation intérieure à emporter est doté d'un équipage.

Le premier alinéa du quatrième paragraphe dispose du droit au fret de la même manière que par rapport au transporteur, de telle sorte que ni le fait d'un retard dans l'exécution, ni le fait d'un dommage ou d'une perte du bateau de navigation intérieure ou de la cargaison transportée ne prive le prestataire du droit au paiement du fret convenu.

Le deuxième alinéa dispose que, si l'entrepreneur doit emporter le bateau de navigation intérieure à l'intérieur ou à l'extérieur d'un port en raison de la formation de glaces, il bénéficie d'une indemnité supplémentaire qui, si elle n'est pas stipulée contractuellement, sera déterminée selon le caractère raisonnable et équitable en tenant compte de la durée et de l'étendue des opérations exécutées ainsi que des risques encourus.

Le dernier paragraphe impose un devoir d'information tant au prestataire (premier paragraphe) qu'au donneur d'ordre (deuxième paragraphe) si des faits susceptibles d'affecter l'exécution des opérations surviennent.

L'obligation du prestataire de signaler les dommages dès qu'il en a connaissance revêt une importance particulière dans le contexte de la réglementation relative à la responsabilité, afin de déterminer clairement le moment auquel le dommage a été causé.

Le troisième alinéa dispose de la manière dont les parties peuvent s'adresser mutuellement des notifications.

Art. 3.6.4.10. Responsabilité afférente aux dommages causés à la cargaison

Cet article régit la responsabilité du prestataire pour les dommages causés à la cargaison du ou des bateaux de navigation intérieures emportés au cours des opérations convenues, par référence aux dispositions applicables en vertu d'un contrat de transport de marchandises.

En d'autres termes, le prestataire peut invoquer contre le donneur d'ordre les mêmes motifs d'exemption et de limitation que le transporteur peut invoquer contre

opdrachtnemer, die bijgevolg niet kan worden aangemerkt als de werkgever, ook al hebben de taken van de bemanning mede betrekking op het meegenomen binnenschip.

De tweede volzin verduidelijkt dat dezelfde regeling evenzeer geldt indien de omgekeerde situatie zich voordoet dat het mee te nemen binnenschip voorzien is van een bemanning.

De eerste alinea van de vierde paragraaf regelt het recht op vracht op dezelfde wijze als t.a.v. de vervoerder, dusdanig dat noch het feit van vertraging in de uitvoering noch het feit van schade of verlies van het meegenomen binnenschip of de lading ervan aan de opdrachtnemer het recht op betaling van de overeengekomen vracht ontneemt.

De tweede alinea voorziet dat, indien de opdrachtnemer wegens ijsgang het mee te nemen binnenschip dient binnen of buiten een haven te brengen, hij recht heeft op een bijkomende vergoeding, die, indien deze niet contractueel werd vastgelegd, wordt bepaald naar redelijkheid en billijkheid rekening houdend met de duurtijd en de omvang van de uitgevoerde werkzaamheden alsmede de daaraan verbonden risico's.

De laatste paragraaf legt zowel aan de opdrachtnemer (eerste alinea) als aan de opdrachtgever (tweede alinea) een informatieplicht op wanneer er zich tijdens de uitvoering van de werkzaamheden zaken voordoen, die op de uitvoering ervan invloed kunnen hebben.

De verplichting van de opdrachtnemer om schade te melden, zodra deze daarvan kennis heeft, vertoont daarbij bijzonder belang in het kader van de aansprakelijkheidsregeling, teneinde duidelijkheid te hebben over het tijdstip waarop schade zich voordoet.

De derde alinea regelt de wijze waarop partijen aan elkaar mededelingen kunnen verrichten.

Art. 3.6.4.10. Aansprakelijkheid voor ladingschade

Dit artikel regelt de aansprakelijkheid van de opdrachtnemer voor schade die tijdens de overeengekomen werkzaamheden als gevolg daarvan wordt berokkend aan de lading van het meegenomen of de meegenomen binnenschepen door verwijzing naar de bepalingen die van toepassing zijn in het kader van een overeenkomst van goederenvervoer.

M.a.w. kan de opdrachtnemer zich tegenover de opdrachtgever op dezelfde ontheffings- en beperkingsgronden beroepen waarop de vervoerder zich kan beroepen

les parties intéressées à la cargaison et le critère du prestataire diligent s'applique également dans ce cadre.

Cela permet d'éviter que le prestataire ne soit tenu responsable des dommages pour lesquels le transporteur pourrait invoquer ces exemptions ou limitations envers les parties intéressées à la cargaison. Comme indiqué ci-dessus, le prestataire qui emporte un bateau de navigation intérieure affrété pour le transport doit être considéré comme un mandataire du transporteur.

Art. 3.6.4.11. Responsabilité afférente aux dommages causés aux bateaux de navigation intérieure à emporter

Le contrat visé au premier alinéa du premier paragraphe part du principe que le prestataire est, à l'instar du transporteur, tenu par une obligation de résultat et qu'il est donc responsable envers le donneur d'ordre des dommages causés au bateau de navigation intérieure emporté pendant l'exécution des opérations, sauf si ces dommages sont dus à des circonstances qu'un prestataire diligent ne pouvait éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

Toutefois, la responsabilité du prestataire n'est pas engagée si le dommage causé à un bateau de navigation intérieure emporté est dû à un autre bateau de navigation intérieure emporté ou à sa cargaison (§ 1er, deuxième alinéa).

Cette situation peut se produire quand un bateau de navigation intérieure emporté coule, parce que un autre bateau de navigation intérieure emporté a coulé et qu'une enquête a démontré que ce dernier n'était pas apte à la navigation ou mal chargé, ou quand un bateau de navigation intérieure emporté subit des dommages suite à un incendie de la cargaison à bord d'un autre bateau de navigation intérieure emporté.

Si les dommages causés au bateau de navigation intérieure emporté sont imputables tant au prestataire qu'au donneur d'ordre, ils sont chacun tenus à une indemnisation à concurrence de leur part du dommage (§ 1er, troisième alinéa).

Le premier alinéa du deuxième paragraphe exclut la responsabilité du prestataire pour les dommages, qui surviennent au bateau de navigation intérieure emporté après qu'il a été amarré à sa destination, sauf s'il est démontré que les dommages concernés ont été causés par le fait que le bateau de navigation intérieure n'était pas correctement amarré sur place.

t.a.v. de ladingbelanghebbenden en geldt hier eveneens het criterium van de zorgvuldige opdrachtnemer.

Hiermee wordt vermeden dat de opdrachtnemer aansprakelijk zou kunnen worden gehouden voor schades waarvoor de vervoerder zich t.a.v. de ladingbelanghebbenden zou kunnen beroepen op dergelijke ontheffingen of beperkingen. Zoals hoger reeds aangegeven dient de opdrachtnemer die een voor vervoer bevracht binnenschip meeneemt, beschouwd te worden als een lasthebber van de vervoerder.

Art. 3.6.4.11. Aansprakelijkheid voor schade aan de mee te nemen binnenschepen

Overeenkomst de eerste alinea van de eerste paragraaf geldt als uitgangspunt dat de opdrachtnemer net zoals de vervoerder tot een resultaatsverbintenis gehouden is en dat deze derhalve tegenover de opdrachtgever aansprakelijk is voor schade die tijdens de uitvoering van de werkzaamheden is berokkend aan het meegenomen binnenschip, tenzij de schade te wijten is aan omstandigheden die een zorgvuldig opdrachtnemer niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

De aansprakelijkheid van de opdrachtnemer is echter niet aan de orde indien de schade aan een meegenomen binnenschip te wijten is aan een ander meegenomen binnenschip of diens lading (§ 1, tweede alinea).

Deze situatie kan zich voordoen wanneer een meegenomen binnenschip zinkt doordat een ander meegenomen binnenschip gezonken is en dit laatste blijkens onderzoek niet zeewaardig was of verkeerd beladen of wanneer een meegenomen binnenschip brandschade oploopt wegens brand van de lading aan boord van een ander meegenomen binnenschip.

Indien schade aan een meegenomen binnenschip zowel aan de opdrachtnemer als aan de opdrachtgever toe te rekenen is, zijn zij elk tot beloop van hun schuldaandeel tot vergoeding van de schade gehouden (§ 1, derde alinea).

De eerste alinea van de tweede paragraaf sluit de aansprakelijkheid van de opdrachtnemer uit voor schade die aan het meegenomen binnenschip ontstaat nadat dit ter bestemming is afgemeerd, tenzij wordt aangetoond dat de betreffende schade werd veroorzaakt door het feit dat het binnenschip niet vakkundig ter plaatse werd neergelegd.

Le deuxième alinéa prévoit plusieurs motifs d'exemption, similaires aux motifs d'exemption également visés à l'art. 25.2 de la Convention CMNI et à l'art. 3.6.3.25 § 2.

Le troisième alinéaa pour objet de préciser que, si le dommage résulte d'un acte ou d'une négligence de préposés ou de mandataires, le dommage est réputé avoir été causé, selon le cas, par le prestataire ou le donneur d'ordre, qui en est donc responsable, sauf s'il peut invoquer une cause d'exemption ou de limitation.

Le troisième paragraphe prévoit, conformément à l'art. 18 de la Convention CMNI et à l'art. 3.6.3.18, que les préposés et les mandataires peuvent se prévaloir des mêmes exemptions et limitations que le prestataire et le donneur d'ordre.

Par analogie à la réglementation relative au contrat de transport de marchandises, le dernier paragraphe stipule que les exemptions et les limitations contenues dans cette section ne peuvent être invoquées si le dommage a été causé, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Art. 3.6.4.12. Responsabilité à l'égard des tiers

En ce qui concerne la responsabilité des bateaux de navigation intérieure faisant partie d'une unité de poussage, trois points de vue sont défendus *mutatis mutandis* au niveau international: (1) chaque bateau de navigation intérieure n'est responsable que de sa propre faute; (2) l'unité de poussage doit être considérée comme un bateau de navigation intérieure unique, de sorte que les propriétaires des bateaux de navigation intérieure sont responsables; (3) l'unité de poussage ne doit pas être considérée comme un bateau de navigation intérieure unique, mais le lien étroit entre les bateaux de navigation intérieure a pour conséquence juridique que la faute d'un bateau de navigation intérieure est, en cas de collision, également la faute des autres bateaux de navigation intérieure, ce qui donne *de facto* le même résultat que le point (2).

La première hypothèse est notamment défendue par la Bundesgerichtshof allemande (B.G.H., 17 octobre 1983, *Z.f.B.*, 1984-1, 19).

La deuxième hypothèse est notamment suivie par la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (14 juin 1973, *S.&.S.*, 1974, 56), la jurisprudence belge (notamment la Cour d'Anvers, 15 novembre 1951, *Jur. Anv.*, 1955, 121 et *R.W.*, 1952-53, 2274; cour de Bruxelles, 14 février 1969, *Jur. Anv.*, 1969, 122; Cour de Bruxelles,

De tweede alinea voorziet in een aantal ontheffingsgronden, die vergelijkbaar zijn met de ontheffingsgronden die ook opgenomen zijn in art. 25.2 CMNI-verdrag en art. 3.6.3.25 § 2.

De derde alinea beoogt duidelijk te stellen dat, wanneer de schade te wijten is aan een handelen of nalaten van ondergeschikten of lasthebbers, de schade geacht wordt te zijn veroorzaakt, al naargelang het geval, door de opdrachtnemer of opdrachtgever en deze dan ook hiervoor instaat, tenzij hij zich op een ontheffings- of beperkingsrond kan beroepen.

De derde paragraaf bepaalt in lijn met art. 18 CMNI-verdrag en art. 3.6.3.18 dat ondergeschikten en lasthebbers zich op dezelfde ontheffingen en beperkingen kunnen beroepen als de opdrachtnemer en opdrachtgever.

Naar analogie met de regeling in zake de overeenkomst van goederenvervoer bepaalt de laatste paragraaf dat geen beroep kan worden gedaan op de in deze afdeling opgenomen ontheffingen en beperkingen indien de schade werd veroorzaakt met opzet of roekeloos en met de wetenschap dat daaruit schade kan voortvloeien.

Art. 3.6.4.12. Aansprakelijkheid tegenover derden

Voor wat betreft de aansprakelijkheid van binnenschepen deel uitmakend van een duweenheid worden op internationaal vlak *mutatis mutandis* drie opvattingen verdedigd: (1) ieder binnenschip is slechts aansprakelijk voor eigen schuld; (2) de duweenheid is te beschouwen als één schip, zodat er aansprakelijkheid is van de eigenaren der binnenschepen; (3) de duweenheid is niet als één schip te beschouwen maar het hechte verband tussen de binnenschepen heeft tot rechtsgevolg dat schuld van één schip bij aanvaring mede als schuld van de andere binnenschepen geldt, hetgeen *de facto* hetzelfde resultaat geeft als sub (2).

De eerste stelling wordt onder meer aangekleefd door het Duitse Bundesgerichtshof (B.G.H., 17 oktober 1983, *Z.f.B.*, 1984-1, 19).

De tweede stelling wordt onder meer gevolgd door het Rijnvaarthof (14 juni 1973, *S.&.S.* , 1974, 56), de Belgische rechtspraak (o.a. Hof Antwerpen, 15 november 1951, *Rechtspr.Antw.*, 1955, 121 en *R.W.*, 1952-53, 2274; Hof Brussel, 14 februari 1969, *Rechtspr.Antw.*, 1969, 122; Hof Brussel, 3 november 1971, *Rechtspr.Antw.*,

3 novembre 1971, *Jur. Anv.*, 1971, 205; Cour d'Anvers, 12 avril 1994, *Jur. Anv.*, 1995, 404; Cour d'Anvers, 27 juin 1995, *A.J.T.*, 1995-96, 378; Anvers, 17 juin 1996, *A.J.T.*, 1996-97, 524; Cour d'Anvers, 14 septembre 1998, *Jur. Anv.*, 1999, 3) et la doctrine (notamment DE DECKER, M., "Slepen en duwen in de binnenvaart", *A.J.T.*, 1995-96, 382; GOEMANS, P., "Note sur la limitation de la responsabilité des propriétaires du pousseur et de la barge", *Jur. Anv.*, 1985, 126-128) et une partie de la doctrine étrangère (notamment WASSERMEYER, H., "Die rechtlichen Pobleme der Schubschiffahrt", *Eur. Vervoerr.*, 1972, 439-456).

Enfin, la troisième proposition est notamment suivie par le Hoge Raad néerlandais dans son arrêt Jelle/EWT (23 novembre 1979, *S. & S.*, 1980, 14 et *N.J.*, 1980, 214) et aboutit à un résultat similaire à celui de l'avis juridique belge. Le Hoge Raad néerlandais a jugé que, dans le cas d'une unité de poussage, la liaison ferme existe par la liaison rigide entre le bateau de navigation intérieure pousseur et les bateaux de navigation intérieure poussés.

Cet avis s'appuie sur la doctrine dite "universitas", selon laquelle tous les participants sont réputés être collectivement responsables des dommages causés aux tiers (Cass., 16 octobre 1952, *R.G.A.R.*, 1953, n° 5121; Cour de Gand, 17 novembre 1967, *R.W.*, 1967-68, 1151). La responsabilité s'attache à l'unité de poussage comme étant, par fiction, un seul bateau de navigation intérieure, les tiers n'ayant accessoirement pas à vérifier sur quelle partie de l'unité de poussage se trouvent les membres de l'équipage.

En effet, l'unité de poussage constitue, à l'égard des tiers, un seul bateau de navigation intérieure, qui dans son ensemble assume la responsabilité de la navigation (Cour d'Anvers, 14 septembre 1998, *Jur. Anv.*, 1999, 3; Cour d'Anvers, 27 juin 1995, *A.J.T.*, 1995-96, 378). Même si le capitaine et l'équipage du bateau de navigation intérieure pousseur ne sont pas les préposés du propriétaire du bateau de navigation intérieure poussé, ce dernier est civilement responsable en vertu des dispositions des articles 46 § 1er et 273 de la loi maritime (Cass., 11 septembre 1981, *Jur. Anv.*, 1981-82, 30 et *R.W.*, 1981-82, 1076; Cour d'Anvers, 18 novembre 1981, *R.W.*, 1982-83, 2274).

En ce qui concerne les bateaux de navigation intérieure accouplés, bien que la jurisprudence n'ait pas suivi le point de vue juridique selon lequel ils constituent une universitas, il a été supposé qu'ils forment une seule entité aux fins de l'exécution des manœuvres de navigation (Bruxelles, 23 février 1956, *Jur. Anv.*, 1956, 249). Par conséquent, ils sont réputés avoir commis ensemble la même faute et, à ce titre, sont tenus in solidum de réparer le préjudice subi par le tiers.

1971, 205; Hof Antwerpen, 12 april 1994, *Rechtspr. Antw.*, 1995, 404; Hof Antwerpen, 27 juni 1995, *A.J.T.*, 1995-96, 378; Antwerpen, 17 juni 1996, *A.J.T.*, 1996-97, 524; Hof Antwerpen, 14 september 1998, *Rechtspr. Antw.*, 1999, 3) en rechtsleer (o.a. DE DECKER, M., "Slepen en duwen in de binnenvaart", *A.J.T.*, 1995-96, 382; GOEMANS, P., "Note sur la limitation de la responsabilité des propriétaires du pousseur et de la barge", *Rechtspr.Antw.*, 1985, 126-128) en een gedeelte van de buitenlandse rechtsleer (o.a. WASSERMEYER, H., "Die rechtlichen Pobleme der Schubschiffahrt", *Eur.Vervoerr.*, 1972, 439-456).

De derde stelling tenslotte wordt onder meer gevolgd door de Nederlandse Hoge Raad in zijn Jelle/EWT –arrest (23 november 1979, *S. & S.*, 1980, 14 en *N.J.*, 1980, 214) en leidt tot een zelfde resultaat als de Belgische rechtsopvatting. De Nederlandse Hoge Raad oordeelt daarbij dat het vaste verband bij een duweenheid bestaat door de onderlinge stijve verbinding tussen het duwschip en de geduwde binnenschepen.

Deze laatste steunt op de zogenaamde "universitas" leer, waarbij alle deelnemers geacht worden collectief aansprakelijk te zijn voor de schade aan derden veroorzaakt (Cass., 16 oktober 1952, *R.G.A.R.*, 1953, nr. 5121; Hof Gent, 17 november 1967, *R.W.*, 1967-68, 1151). De aansprakelijkheid kleeft aan de duweenheid als zijnde, bij wijze van fictie, één schip, waarbij derden overigens niet hoeven na te gaan op welk onderdeel van de duweenheid de bemanningsleden zich bevinden.

Tegenover derden vormt de duweenheid immers één schip, dat als geheel de verantwoordelijkheid van de navigatie draagt (Hof Antwerpen, 14 september 1998, *Rechtspr.Antw.*, 1999, 3; Hof Antwerpen, 27 juni 1995, *A.J.T.*, 1995-96, 378). Ook al worden de kapitein en het scheepsvolk van het duwschip niet de aangestelden van de eigenaar van het geduwde schip, toch werd deze laatste op grond van de bepalingen van art. 46 § 1 en 273 Zeewet burgerrechtelijk aansprakelijk gehouden (Cass., 11 september 1981, *Rechtspr.Antw.*, 1981-82, 30 en *R.W.*, 1981-82, 1076; Hof Antwerpen, 18 november 1981, *R.W.*, 1982-83, 2274).

M.b.t gekoppelde binnenschepen is de rechtsopvatting dat zij een universitas uitmaken, in de rechtspraak weliswaar niet gevolgd, maar werd wel aangenomen dat zij één geheel vormen voor de uitvoering van de navigatiemaneuvers (Brussel, 23 februari 1956, *Jur. Anvers*, 1956, 249). Bijgevolg worden zij geacht samen dezelfde fout te hebben begaan en zijn zij om die reden in solidum gehouden de door de derde geleden schade te vergoeden.

En revanche, en ce qui concerne le remorquage, la jurisprudence et la doctrine ne suivent pas l'opinion juridique selon laquelle un convoi remorqué constitue une universitas ou que toutes ses parties forment une unité aux fins de l'exécution de manœuvres de navigation. Dans le cadre de la navigation fluviale, le bateau de navigation intérieure remorqué a généralement une capacité, bien que limitée, de manœuvrer de manière indépendante, de sorte qu'il serait déraisonnable d'imputer à l'un la faute de l'autre dans le remorquage.

Le premier alinéa du premier paragraphe dispose de la règle principale, à savoir que chaque partie du convoi est responsable in solidum des dommages causés aux tiers pendant l'exécution des opérations de remorquage et à condition que les différents bateaux de navigation intérieure constituent alors effectivement un convoi.

Il résulte de l'article 3.6.4.14 que cette règle principale ne s'applique pas à un convoi remorqué lorsque des dommages sont causés par le bateau de navigation intérieure remorqueur à des tiers, sauf si le remorqueur a effectivement le contrôle du convoi remorqué.

Toutefois, la règle principale visée à l'article 3.6.4.12 est toujours applicable, non seulement dans le cadre d'un contrat de poussage et indépendamment du fait que le poussage soit réalisée par un pousseur ou un autre bateau de navigation intérieure, mais également dans le cas de bateaux de navigation intérieure accouplés ainsi que de bateaux de navigation intérieure faisant partie d'un train de bateaux.

La portée de la règle principale concernée est plus large que les seuls dommages causés aux tiers par une erreur de navigation, mais couvre tout dommage causé aux tiers, à condition toutefois qu'il s'agisse effectivement d'un convoi et que le dommage survienne pendant l'exécution du contrat.

Un convoi poussé nécessite un assemblage rigide, c'est-à-dire une liaison rigide entre le bateau de navigation intérieure pousseur et celui à pousser, ce qui est le cas lorsqu'ils sont accouplés, même si les accouplements permettent une articulation guidée.

Les bateaux de navigation intérieure accouplés constituent un convoi dans les mêmes conditions que lorsqu'ils sont attachés l'un à l'autre. Dans la mesure où la supervision nautique d'un convoi remorqué incombe au remorqueur, on parle d'un convoi quand les bateaux de navigation intérieure concernés sont reliés par des remorques.

M.b.t. een sleep wordt in de rechtspraak en rechtsleer echter niet de rechtsopvatting gevolgd dat een sleeptrein een universitas uitmaakt of dat alle onderdelen ervan één geheel vormen voor de uitvoering van navigatiemanoeuvers. In de binnenvaart heeft het gesleepte binnenschip veelal een, zij het beperkte mogelijkheid tot zelfstandig manoeuvreren, zodat het onredelijk zou zijn de één aan de fout van de ander in de sleep op te hangen.

De eerste alinea van de eerste paragraaf bevat de hoofdregel, met name dat elk onderdeel van het samenstel tegenover derden in solidum gehouden is voor de schade die aan derden tijdens de uitvoering van de werkzaamheden van meenemen wordt toegebracht en op voorwaarde dat de verschillende binnenschepen op dat ogenblik ook daadwerkelijk een samenstel uitmaken.

Uit art. 3.6.4.14 volgt echter dat deze hoofdregel niet van toepassing is op een sleeptrein, wanneer door het sleepschip schade wordt verwekt aan derden, tenzij de sleepboot daadwerkelijk de leiding van de sleep had.

De hoofdregel van art. 3.6.4.12 is echter wel steeds van toepassing, niet enkel in het kader van een duwovereenkomst en onverschillig of het duwen geschiedt door een duwboot of een ander binnenschip, maar evenzeer in het geval van gekoppelde binnenschepen alsmede binnenschepen die deel uitmaken van een scheepstrein.

De betreffende hoofdregel heeft daarbij een ruimere werkingsomvang dan louter schade aan derden die berokkend is door een navigatiefout, maar ziet op elke schade die aan derden berokkend is, op voorwaarde echter dat op dat ogenblik er ook daadwerkelijk sprake is van een samenstel en de schade zich voordoet tijdens de uitvoering van de overeenkomst.

Voor een duwstel is vereist dat het gaat om een hecht samenstel, d.w.z. dat sprake is van een onderlinge stijve verbinding tussen het geduwde en het te duwen binnenschip, hetgeen het geval is wanneer deze aan elkaar gekoppeld zijn, ook wanneer de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken.

Gekoppelde binnenschepen vormen onder dezelfde voorwaarde een samenstel wanneer zij aan elkaar zijn vastgemaakt. Voor zover de nautische leiding van een sleeptrein berust bij de sleepboot, is sprake van een samenstel wanneer de betreffende binnenschepen met elkaar verbonden zijn door touwen.

En l'absence de connexion, on ne parle donc pas de convoi, sauf s'il s'agit d'un train de bateaux. Dans ce cas, un convoi existe si un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure du convoi sont effectivement contrôlés électroniquement ou automatiquement par un autre bateau de navigation intérieure ou à distance. Il s'agit donc d'une question de fait.

"Pendant l'exécution du contrat" signifie que le dommage causé à des tiers doit l'avoir été à la suite d'une opération afférente au contrat d'emport.

Par conséquent, cette règle ne s'applique pas si le dommage ne survient pas pendant l'exécution des opérations convenues, ce qui sera le cas si le dommage survient pendant le chargement, l'arrimage et la sécurisation ou pendant le déchargement, sauf si ces prestations font partie des opérations du prestataire, que le dommage causé aux tiers résulte ainsi d'une violation de l'obligation concernée, et que le bateau de navigation intérieure à emporter et qui emportera l'autre forment effectivement un convoi.

Conformément à cette conception juridique, la jurisprudence a considéré à juste titre que le principe d'universitas ne s'applique pas lorsqu'il s'agit de dommages causés non par une collision ou un problème de navigation, mais par le naufrage d'une seule barge de poussage, du seul fait que ce bateau de navigation intérieure, qui n'était pas adapté au chargement, a en outre été incorrectement chargé/arrimé à un moment où il n'était pas encore accouplé à l'autre barge de poussage (Cour d'Anvers, 10 décembre 2018, non pub., 2016/RG/71 et 2017/RG/1775).

Le deuxième alinéa du premier paragraphe précise que responsabilité éventuelle d'un élément du convoi n'affecte pas le droit de recours de l'élément non responsable de l'incident, envers l'élément qui a causé le dommage aux tiers. Cette règle est conforme à la jurisprudence et à la doctrine établies et va de soi.

Le deuxième paragraphe précise que toute action intentée contre un élément du convoi interrompt le délai de prescription de l'action contre les autres éléments du convoi.

Bien qu'il s'agisse d'une responsabilité in solidum, cette règle est motivée par la crainte que la personne lésée ne soit pas toujours pleinement au courant des éléments du convoi ou qu'il ne dispose pas des informations nécessaires du propriétaire ou de l'exploitant d'un élément.

Zonder verbinding is derhalve geen sprake van een samenstel, behoudens indien men te doen heeft met een scheepstrein. In dat geval is sprake van een samenstel, wanneer daadwerkelijk één of meerdere binnenschepen van het samenstel elektronisch of automatisch worden aangestuurd door een ander binnenschip of vanop afstand. Zulks betreft een feitenkwestie.

Tijdens de uitvoering van de overeenkomst betekent dat de schade aan derden zich moet hebben voorgedaan n.a.v. een werkzaamheid waarop de overeenkomst van meenemen betrekking heeft.

Bijgevolg geldt deze regel niet wanneer de schade zich niet voordoet tijdens de uitvoering van de overeengekomen werkzaamheden, wat het geval zal zijn indien de schade zich voordoet tijdens het laden, stuwen en vastzetten of tijdens het lossen, tenzij deze handelingen deel zouden uitmaken van de werkzaamheden van de opdrachtnemer, de schade aan derden daarbij het gevolg is van een tekortkoming aan de betreffende verplichting en het mee te nemen binnenschip en het binnenschip dat het ander zal meenemen op dat ogenblik daadwerkelijk een samenstel uitmaken.

In lijn met deze rechtsopvatting werd terecht in de rechtspraak geoordeeld dat het universitas principe niet van toepassing is indien men te doen heeft met schade die niet is ontstaan te wijten aan een aanvaring of een navigatieprobleem, maar wel wegens het zinken van één enkele duwbak, louter omdat dit vaartuig dat niet geschikt was voor de lading bovendien foutief werd beladen/gestuwd op een ogenblik dat het nog niet gekoppeld was aan de andere duwbak (Hof Antwerpen, 10 december 2018, onuitg., 2016/AR/71 en 2017/AR/1775).

De tweede alinea van de eerste paragraaf verduidelijkt dat de eventuele mede gehoudenheid van een onderdeel van een samenstel geen afbreuk doet aan het recht van verhaal van het onderdeel dat geen schuld treft aan het voorval op het onderdeel dat de schade aan derden heeft veroorzaakt. Deze regel is in lijn met de geldende rechtspraak en rechtsleer en spreekt voor zich.

De tweede paragraaf stelt voorop dat elke vordering die wordt ingesteld tegen een onderdeel van het samenstel, de verjaring stuit van de vordering tegen de andere onderdelen van een samenstel.

Hoewel het gaat om een aansprakelijkheid in solidum, is deze regel ingegeven door de bezorgdheid dat de schadelijder niet steeds volledig op de hoogte is van de onderdelen van het samenstel of niet beschikt over de nodige gegevens van de eigenaar of exploitant van een onderdeel.

Le troisième paragraphe précise que la responsabilité in solidum des différents éléments d'un convoi ne porte pas atteinte au droit de chaque élément de limiter sa responsabilité conformément aux règles nationales et internationales applicables en matière de limitation de la responsabilité du propriétaire du bateau de navigation intérieure.

Section 3. Dispositions particulières relatives aux contrats de remorquage

Art. 3.6.4.13. Responsabilité afférente aux dommages causés à la cargaison et aux bateaux de navigation intérieure remorqués

Cet article confirme que la réglementation relative à la responsabilité énoncée aux articles 3.6.4.9 et 3.6.4.10 s'applique également dans le cas d'un contrat de remorquage.

Art. 3.6.4.14. Responsabilité à l'égard des tiers

Comme indiqué ci-dessus, le premier alinéa de cet article précise que la responsabilité in solidum de chaque élément d'un convoi pour les dommages causés aux tiers ne s'applique pas dans le cas d'un contrat de remorquage, car, en règle générale, le remorqueur n'exerce pas le contrôle nautique.

Toutefois, si le contrôle nautique est entre les mains du bateau de navigation intérieure remorqueur, des règles identiques à celles valant pour les autres contrats d'emport s'appliquent.

Il en va de même, comme indiqué au deuxième alinéa du présent article, pour la possibilité d'invoquer la réglementation en vigueur en matière de limitation de la responsabilité du propriétaire du bateau de navigation intérieure.

CHAPITRE 4

Modifications au livre 4 du code belge de la navigation

Art. 23

Cet article modifie le texte de l'art. 4.1.2.58, compte tenu du regroupement des articles 3.6.1.1 à 3.6.1.6 originaux du chapitre 1 du titre 6 Affrètement et transport du livre 3 dans le nouvel art. 3.6.1.10 du même chapitre.

De derde paragraaf verduidelijkt dat de aansprakelijkheid in solidum van de verschillende onderdelen van een samenstel geen afbreuk doet aan het recht van elk onderdeel om zijn aansprakelijkheid te beperken overeenkomstig de geldende nationale en internationale voorschriften m.b.t. de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

Afdeling 3. Bijzondere bepalingen met betrekking tot sleepovereenkomsten

Art. 3.6.4.13. Aansprakelijkheid voor ladingschade en schade aan gesleepte vaartuigen

Dit artikel bevestigt dat de aansprakelijkheidsregeling die in de art. 3.6.4.9 en 3.6.4.10 is vastgelegd, ook geldt in geval van een sleepovereenkomst.

Art. 3.6.4.14. Aansprakelijkheid tegenover derden

De eerste alinea van dit artikel stelt voorop dat de in solidum aansprakelijkheid van elk onderdeel van een samenstel voor schade aan derden niet geldt ingeval sprake is van een sleepovereenkomst, omdat in regel de sleepboot niet de nautische leiding heeft.

Indien echter de nautische leiding wel in handen is van het sleepschip geldt echter dezelfde regeling als voor de overige overeenkomsten van meenemen.

Dit geldt, zoals in de tweede alinea van dit artikel aangegeven, ook voor de mogelijkheid zich te beroepen op de geldende voorschriften m.b.t. de beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

HOOFDSTUK 4

Wijzigingen aan boek 4 van het Belgisch scheepvaartwetboek

Art. 23

Dit artikel past de tekst van art. 4.1.2.58 aan, in het licht van de bundeling van de oorspronkelijke artikelen 3.6.1.1 tot 3.6.1.6 van hoofdstuk 1 van titel 6 Bevrachting en vervoer van boek 3 in het nieuwe art. 3.6.1.10 van hetzelfde hoofdstuk.

CHAPITRE 5

Dispositions abrogatoires

Art. 24

Cet article contient les dispositions d'abrogation relatives aux articles 276 et 277 de la loi maritime , les dispositions de la loi sur l'affrètement fluvial, l'arrêté royal du 19 juin 2011 relatif au délai de starie et au montant des surestaries dans le domaine de l'affrètement fluvial et l'article 9, dernière phrase, de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises. Cette dernière phrase stipule qu'il est possible de déroger à l'article 5 de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial.

L'abrogation de ces dispositions signifie que le droit privé de la navigation intérieure ne sera plus régi à l'avenir que par deux lois, le Code belge de la Navigation et, exclusivement en ce qui concerne l'assurance en navigation intérieure, la loi maritime. Il est souhaitable que cette dernière matière, qui à plusieurs égards ne correspond plus à la pratique, soit révisée à terme et, si nécessaire, intégrée dans le Code belge de la Navigation.

Les dispositions de l'A.R. du 19 juin 2011 ne sont pas immédiatement abrogées et demeurent applicables jusqu'à ce que les indicateurs visés à l'article 3.6.3.28 soient adoptés et entrent en vigueur. Les dispositions de la loi sur l'affrètement fluvial continueront de s'appliquer aux contrats conclus avant la date d'entrée en vigueur des nouvelles dispositions.

Art. 26

Conformément à l'article 24 § 2, l'article 26 prévoit que les dispositions du titre 6 du livre 3 ne s'appliquent pas aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur de la présente loi. Toutefois, cette disposition ne porte nullement préjudice à l'application des dispositions relatives aux clauses abusives et aux abus de position économique dominante, telles qu'introduites par la loi du 4 avril 2019. Ces dispositions s'appliquent aux contrats visés au titre 6 Affrètement et transport du livre 3 conclus après la date d'entrée en vigueur des dispositions pertinentes de la loi du 4 avril 2019.

Les dispositions du chapitre 1er original du titre 6 Affrètement et transport du livre 3 concernant la libre conclusion des contrats de transport et la libre négociation des prix continuent de s'appliquer à tous les

HOOFDSTUK 5

Opheffingsbepalingen

Art. 24

Dit artikel bevat de opheffingsbepalingen m.b.t. de artikelen 276 en 277 Zeewet, de bepalingen van de Wet op de binnenbevrachting, het K.B. van 19 juni 2011 betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden op het gebied van de binnenbevrachting en artikel 9, laatste zin van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer. Deze laatste zin bepaalt dat Eventueel kan worden afgeweken van artikel 5 van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting.

De opheffing van deze bepalingen brengt met zich mee dat het privaatrechtelijk binnenvaartrecht in de toekomst nog slechts zal worden geregeld door twee wetten, het Belgisch Scheepvaartwetboek, en, uitsluitend voor wat de binnenvaartverzekering betreft, de Zeewet. Het is wenselijk dat deze laatste aangelegenheid die op verschillende punten niet meer aansluit op de praktijk, op termijn wordt herzien en desgevallend in het Belgisch Scheepvaartwetboek wordt geïntegreerd.

De bepalingen van het K.B. van 19 juni 2011 worden niet onmiddellijk opgeheven, zij blijven van toepassing totdat de indicatoren, waarvan sprake in artikel 3.6.3.28, zijn vastgesteld en in werking getreden. De bepalingen van de Wet op de binnenbevrachting blijven van toepassing op de overeenkomsten die voor de datum van inwerkingtreding van de nieuwe bepalingen werden gesloten.

Art. 26

In lijn met artikel 24 § 2 bepaalt artikel 26 dat de bepalingen van titel 6 van boek 3 niet van toepassing zijn op de overeenkomsten die voor de inwerkingtreding van deze wet werden gesloten. Deze bepaling doet echter geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen inzake onrechtmatige bedingen en misbruik van economische machtspositie, zoals ingevoerd bij wet van 4 april 2019. Deze bepalingen zijn van toepassing op de in titel 6 Bevrachting en vervoer van Boek 3 bedoelde overeenkomsten die gesloten werden na de datum van inwerkingtreding van de betreffende bepalingen van de wet van 4 april 2019.

De bepalingen van het oorspronkelijk hoofdstuk 1 van titel 6 Bevrachting en vervoer van boek 3 m.b.t het vrij sluiten van vervoerovereenkomsten en het vrij onderhandelen over de prijzen blijven van toepassing

contrats de transport de marchandises conclus avant l'entrée en vigueur des dispositions de remplacement prévues par la présente loi.

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

Le ministre de la Mer du Nord,

Paul Van Tigchelt

op alle overeenkomsten van goederenvervoer die gesloten zijn voor het tijdstip van inwerkingtreding van de vervangende bepalingen onder deze wet.

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Noordzee,

Paul Van Tigchelt

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi modifiant le livre 3 du Code belge de la Navigation

Chapitre 1er - Disposition générale

Article 1er. La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Chapitre 2 - Code belge de la Navigation – Dispositions additionnelles

Art. 2. Un nouveau titre 6 – Affrètement et transport du livre 3 Navigation Intérieure du Code belge de la Navigation, est introduit, contenant les dispositions suivantes :

"Titre 6 – Affrètement et transport

Chapitre 1er - Dispositions générales

Art. 3.6.1.1. Interprétation

§ 1er. Lorsque toutes ou certaines clauses du contrat sont écrites, elles doivent être rédigées de manière claire et compréhensible.

Un contrat peut être interprété notamment en fonction des pratiques du marché en relation directe avec celui-ci.

§ 2. Les dispositions reprises de la Convention CMNI sont interprétées conformément à cette convention.

Art. 3.6.1.2. Clauses abusives

§ 1er. Pour l'application du présent Titre, toute clause d'un contrat conclu entre entreprises est abusive lorsque, à elle seule ou combinée avec une ou plusieurs autres clauses, elle crée un déséquilibre manifeste entre les droits et obligations des parties. Le caractère abusif d'une clause contractuelle est apprécié en tenant compte de la nature des produits qui font l'objet du contrat et en se référant, au moment de la conclusion du contrat, à toutes les circonstances qui entourent sa conclusion, à l'économie générale du contrat, aux usages commerciaux qui s'appliquent, de même qu'à toutes les autres clauses du contrat, ou d'un autre contrat dont il dépend.

§ 2. Pour l'appréciation du caractère abusif, il est également tenu compte de l'exigence de clarté et de compréhension visée à l'article 3.6.1.1, § 1.

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet tot wijziging van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Hoofdstuk 1 - Algemene bepaling

Artikel 1. Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 Grondwet.

Hoofdstuk 2 - Belgisch Scheepvaartwetboek – Aanvullende bepalingen

Art. 2. Een nieuwe titel 6 – Bevrachting en Vervoer van boek 3 Binnenvaart van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt ingevoerd, bevattende volgende bepalingen:

"**Titel 6 – Bevrachting en vervoer**

Hoofdstuk 1. - Algemene bepalingen

Art. 3.6.1.1. Uitlegging

§1. Indien alle of bepaalde bedingen van de overeenkomst schriftelijk zijn, moeten ze duidelijk en begrijpelijk zijn opgesteld.

Een overeenkomst kan onder meer worden geïnterpreteerd aan de hand van de marktpraktijken die er rechtstreeks verband mee houden.

§ 2. De uit het CMNI-Verdrag overgenomen bepalingen worden uitgelegd in overeenstemming met dat verdrag.

Art. 3.6.1.2. Onrechtmatige bedingen

§ 1. Voor de toepassing van deze titel is elk beding van een overeenkomst gesloten tussen ondernemingen dat, alleen of in samenhang met één of meer andere bedingen, een kennelijk onevenwicht schept tussen de rechten en plichten van de partijen, onrechtmatig. Voor de beoordeling van het onrechtmatige karakter van een beding van een overeenkomst worden alle omstandigheden rond de sluiting van de overeenkomst, de algemene economie van de overeenkomst, alle geldende handelsgebruiken, alsmede alle andere bedingen van de overeenkomst of van een andere overeenkomst waarvan deze afhankelijk is, op het moment waarop de overeenkomst is gesloten in aanmerking genomen, rekening houdend met de aard van de producten waarop de overeenkomst betrekking heeft.

§ 2. Voor de beoordeling van het onrechtmatige karakter wordt tevens rekening gehouden met het in artikel 3.6.1.1, § 1, bepaalde vereiste van duidelijkheid en begrijpelijkheid van het beding.

L'appréciation du caractère abusif des clauses ne porte ni sur la définition de l'objet principal du contrat ni sur l'adéquation entre le prix ou la rémunération, d'une part, et les services à fournir en contrepartie, d'autre part, pour autant que ces clauses soient rédigées de façon claire et compréhensible.

§ 3. Sont abusives, les clauses qui ont pour objet de :

1° prévoir un engagement irrévocable de l'autre partie, alors que l'exécution des prestations de l'entreprise est soumise à une condition dont la réalisation dépend de sa seule volonté ;

2° conférer à l'entreprise le droit unilatéral d'interpréter une quelconque clause du contrat ;

3° en cas de conflit, faire renoncer l'autre partie à tout moyen de recours contre l'entreprise ;

4° constater de manière irréfragable la connaissance ou l'adhésion de l'autre partie à des clauses dont elle n'a pas eu, effectivement, l'occasion de prendre connaissance avant la conclusion du contrat.

§ 4. Sont présumées abusives, sauf preuve contraire, les clauses qui ont pour objet de :

1° autoriser l'entreprise à modifier unilatéralement sans raison valable le prix, les caractéristiques ou les conditions du contrat ;

2° proroger ou renouveler tacitement un contrat à durée déterminée sans spécification d'un délai raisonnable de résiliation ;

3° placer, sans contrepartie, le risque économique sur une partie alors que celui-ci incombe normalement à l'autre entreprise ou à une autre partie au contrat ;

4° exclure ou limiter de façon inappropriée les droits légaux d'une partie, en cas de non-exécution totale ou partielle ou d'exécution défectueuse par l'autre entreprise d'une de ses obligations contractuelles ;

5° sans préjudice de l'article 1184 du Code civil, engager les parties sans spécification d'un délai raisonnable de résiliation ;

De beoordeling van het onrechtmatige karakter van bedingen heeft geen betrekking op de bepaling van het eigenlijke voorwerp van de overeenkomst, noch op de gelijkwaardigheid van enerzijds de prijs of vergoeding en anderzijds de als tegenprestatie te leveren diensten, voor zover die bedingen duidelijk en begrijpelijk zijn geformuleerd.

§ 3. Zijn onrechtmatig, de bedingen die ertoe strekken :

1° te voorzien in een onherroepelijke verbintenis van de andere partij terwijl de uitvoering van de prestaties van de onderneming onderworpen is aan een voorwaarde waarvan de verwezenlijking uitsluitend afhankelijk is van haar wil;

2° de onderneming het eenzijdige recht te geven om een of ander beding van de overeenkomst te interpreteren;

3° in geval van betwisting, de andere partij te doen afzien van elk middel van verhaal tegen de onderneming;

4° op onweerlegbare wijze de kennisname of de aanvaarding van de andere partij vast te stellen met bedingen waarvan deze niet daadwerkelijk kennis heeft kunnen nemen vóór het sluiten van de overeenkomst.".

§4. Worden behoudens bewijs van het tegendeel vermoed onrechtmatig te zijn de bedingen die ertoe strekken :

1° de onderneming het recht te verlenen om zonder geldige reden de prijs, de kenmerken of de voorwaarden van de overeenkomst eenzijdig te wijzigen;

2° een overeenkomst van bepaalde duur stilzwijgend te verlengen of te vernieuwen, zonder opgave van een redelijke opzegtermijn;

3° zonder tegenprestatie het economische risico op een partij leggen indien die normaliter op de andere onderneming of op een andere partij bij de overeenkomst rust;

4° op ongepaste wijze de wettelijke rechten van een partij uit te sluiten of te beperken in geval van volledige of gedeelde wanprestatie of gebrekkige uitvoering door de andere onderneming van een van haar contractuele verplichtingen;

5° onverminderd artikel 1184 van het Burgerlijk Wetboek, de partijen te verbinden zonder opgave van een redelijke opzegtermijn;

6° libérer l'entreprise de sa responsabilité du fait de son dol, de sa faute grave ou de celle de ses préposés ou, sauf en cas de force majeure, du fait de toute inexécution des engagements essentiels qui font l'objet du contrat ;

7° limiter les moyens de preuve que l'autre partie peut utiliser ;

8° fixer des montants de dommages et intérêts réclamés en cas d'inexécution ou de retard dans l'exécution des obligations de l'autre partie qui dépassent manifestement l'étendue du préjudice susceptible d'être subi par l'entreprise.

§ 5. Toute clause abusive est interdite et nulle. Le contrat reste contraignant pour les parties s'il peut subsister sans les clauses abusives.

§ 6. Les listes reprises dans les §§ 3 et 4 peuvent être complétées conformément aux dispositions des articles VI.91/6 et VI 91/7 du Livre VI du Code de droit économique, Titre 3/1 Contrats conclus entre entreprises.

Art. 3.6.1.3. Clauses frappées de nullité

Sont également nulles les clauses des contrats conclus entre les parties et visés au présent Titre qui portent atteinte aux dispositions de la Convention CDNI et de l'Accord ADN, ainsi qu'aux dispositions d'ordre public ou de droit impératif ou prescrites sous peine de déchéance du présent Titre, du présent Livre ou de toute autre réglementation.

Art. 3.6.1.4. Autre réglementation

Les dispositions de bail du Code Civil ainsi que les dispositions de location-financement et ceux du Titre 4 du Livre X du Code de droit économique ne s'appliquent pas aux contrats du présent Titre.

Des bateaux de navigation intérieures vendus avec une clause suspendant le transfert de propriété jusqu'au paiement intégral du prix peuvent être revendiqués lorsque l'acheteur reste en défaut de payer le prix d'achat, pour autant que cette clause ait été établie par écrit au plus tard au moment de la délivrance des biens.

Art. 3.6.1.5. Commissionnaire de transport

Le commissionnaire de transport est assimilé à un transporteur, en ce qui concerne ses obligations et responsabilités contractuelles envers son donneur d'ordre, et à un expéditeur, en ce qui concerne ses obligations et responsabilités contractuelles envers le transporteur substitué.

Tout qui intervient comme commissionnaire de transport dans un contrat régi par le présent Titre ne peut pas intervenir en même temps comme courtier de transport.

6° de onderneming te ontslaan van haar aansprakelijkheid voor haar opzet, haar zware fout of voor die van haar aangestelden of, behoudens overmacht, voor het niet-uitvoeren van de essentiële verbintenissen die het voorwerp van de overeenkomst uitmaken;

7° de bewijsmiddelen waarop de andere partij een beroep kan doen te beperken;

8° in geval van niet-uitvoering of vertraging in de uitvoering van de verbintenissen van de andere partij, schadevergoedingsbedragen vast te stellen die kennelijk niet evenredig zijn aan het nadeel dat door de onderneming kan worden geleden.

§5. Elk onrechtmatig beding is verboden en nietig. De overeenkomst blijft bindend voor de partijen indien ze zonder de onrechtmatige bedingen kan blijven voortbestaan.

§ 6. De in § 3 en § 4 opgenomen lijsten kunnen worden aangevuld overeenkomstig de bepalingen van de artikel VI.91/6 en VI 91/7 van Boek VI Wetboek van Economisch Recht, Titel 3/1 Overeenkomsten gesloten tussen ondernemingen.

Art. 3.6.1.3. Nietige bedingen

Nietig zijn tevens bedingen die in de tussen partijen gesloten overeenkomsten waarvan sprake in deze titel afbreuk doen aan de bepalingen van het CDNI-verdrag en het ADN-verdrag, alsook aan regels van openbare orde of dwingend recht of op straffe van verval voorgeschreven door deze titel, dit boek of andere regelgeving.

Art. 3.6.1.4 Andere regelgeving

De bepalingen inzake huur van het Burgerlijk Wetboek, alsook de bepalingen inzake financieringshuur en deze van titel 4 van boek X van het Wetboek Economisch Recht zijn op de overeenkomsten van deze titel niet van toepassing.

Binnenschepen, verkocht met een beding dat de eigendomsoverdracht opschort tot de volledige betaling van de prijs, kunnen worden teruggevorderd wanneer de koper in gebreke blijft de koopprijs te betalen voor zover dit schriftelijk is opgesteld uiterlijk op het ogenblik van de levering van het goed.

Art. 3.6.1.5 Vervoercommissionair

De vervoercommissionair wordt gelijkgesteld met een vervoerder, wat zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft ten aanzien van zijn opdrachtgever, en met een afzender, wat zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft ten aanzien van de ondervervoerder.

Wie als vervoercommissionair optreedt in een overeenkomst van deze titel kan niet tegelijk als vervoermakelaar optreden.

Art. 3.6.1.6. Courtier de transport

§ 1er. Le courtier de transport a droit pour son intervention à une rémunération qui, à défaut de stipulation, sera équivalente à 5 pour cent du fret. Elle ne peut en aucun cas excéder 10 pour cent du fret, sous peine de déchéance de tout droit à commission et sous peine de l'obligation de restituer les sommes reçues.

Si plus d'un courtier intervient, le total des commissions ne peut excéder 10 pour cent du fret, sous peine de déchéance de tout droit à commission et sous peine de l'obligation de restituer les sommes reçues.

§ 2. Sauf stipulation contraire, la commission est due par la simple conclusion du contrat entre les parties.

§ 3. La clause stipulant que le fret est payable par ou auprès du courtier n'affecte pas le droit d'action du transporteur contre l' expéditeur et le destinataire et du fréteur contre l'affréteur.

§ 4. Si le contrat est conclu pour le compte de qui il appartient ou appartiendra, le courtier de transport est tenu de communiquer le nom de son donneur d'ordre au tiers cocontractant, au plus tard au début de l'exécution du contrat.

Une non-communication, une communication fautive ou une communication tardive ne change rien au fait que le contrat est conclu avec le donneur d'ordre, tel que mentionné dans le document de transport.

Dans ce cas le courtier de transport est responsable de tout dommage en résultant.

Art. 3.6.1.7. Fret

Pour l'application du présent Titre, on entend par "fret" le prix convenu entre les parties, quelles que soient sa dénomination et son mode de calcul.

Art. 3.6.1.8. Avarie commune

§ 1er. Les dommages et la contribution obligatoire en avarie commune pour les contrats régis dans la présente section sont calculés conformément aux dispositions du Titre 7, Chapitre 1er.

§ 2 Les dispositions de la sous-section 5 de la section 1 du chapitre 3 du présent titre s'appliquent à l'action en recours des intéressés à la cargaison.

La contribution en avarie commune ainsi que la rémunération pour assistance sont considérées comme une réduction de la valeur de cette chose.

Toute clause qui déroge à la disposition de l'alinéa 1er du présent paragraphe est nulle.

Art. 3.6.1.6. Vervoermakelaar

§1. De vervoermakelaar heeft voor zijn tussenkomst recht op een vergoeding die, indien hieromtrent niets overeengekomen is, gelijk is aan 5 ten honderd van de vracht. Zij mag in geen geval meer dan 10 ten honderd van de vracht te boven gaan, op straffe van verval van alle recht op provisie en verplichting tot terugbetaling van de ontvangen bedragen.

Indien meer dan één makelaar tussenkomt, mag het totaal van de provisies niet meer dan 10 ten honderd van de vracht te boven, op straffe van verval van alle recht op provisie en verplichting tot terugbetaling van de ontvangen bedragen.

§2. Behoudens andersluidend beding, is de provisie verschuldigd door het louter sluiten van de overeenkomst tussen de partijen.

§ 3. Het beding dat bepaalt dat de vracht betaalbaar is door of bij de makelaar, laat onverlet het vorderingsrecht van de vervoerder tegen de afzender en de geadresseerde en van de vervrachter tegen de bevrachter.

§ 4. Indien de overeenkomst wordt afgesloten voor rekening van wie het behoort of van wie het zal behoren, is de vervoermakelaar gehouden uiterlijk bij aanvang van de uitvoering van de overeenkomst de naam van de opdrachtgever mede te delen aan de derde-medecontractant.

Niet, verkeerde of laattijdige mededeling laat onverlet dat de overeenkomst gesloten wordt met de opdrachtgever, zoals deze blijkt uit het vervoersdocument.

In dat geval is de vervoermakelaar gehouden tot vergoeding van alle daardoor geleden schade.

Art. 3.6.1.7 Vracht

Voor de toepassing van deze titel wordt onder "vracht" verstaan: de tussen partijen overeengekomen prijs, onverschillig de benaming ervan en de wijze van berekening.

Art. 3.6.1.8 Averij-grosse

§ 1. De berekening van de schade en van de verplichte bijdrage van averij-grosse met betrekking tot de in deze afdeling geregelde overeenkomsten geschiedt overeenkomstig de bepalingen van titel 7, hoofdstuk 1.

§ 2 De bepalingen van onderafdeling 5 van afdeling 1 van hoofdstuk 3 van deze titel zijn daarbij van toepassing op de verhaalvordering van de ladingbelanghebbenden.

De bijdrage in averij-grosse alsook hulploon wordt aangemerkt als een waardevermindering van die zaak.

Nietig is elk beding dat van de bepaling van de eerste alinea van deze paragraaf afwijkt.

Art. 3.6.1.9. Instructions et délégation de compétence

Dans tous les cas où le présent Titre, les contrats qui y sont régis ou leur exécution prévoient ou nécessitent des instructions, une notification écrite, la fourniture d'informations, la remise et la signature de documents et la stipulation de clauses dans de tels documents par une partie à l'autre, ces actes peuvent être valablement réalisés au nom du fréteur, du transporteur ou du donneur d'ordre par ou au batelier ou la personne responsable à distance de la navigation. Ces actes ne constituent pas un exercice de l'autorité patronale ni une mise à disposition de personnel.

Art. 3.6.1.10 Affrètement et formation des prix

§ 1er . Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés et le transport pour compte propre est librement effectué.

Par "transport pour compte propre", l'on entend le transport de marchandises effectué par une entreprise pour assurer ses besoins propres lorsque :

a) l'entreprise est propriétaire du bateau de navigation intérieure ou en a acquis la disposition exclusive ;

b) le bateau de navigation intérieure est armé avec du personnel de l'entreprise ;

c) le transport ne constitue qu'une activité accessoire de l'entreprise ;

d) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou sont achetées, vendues, produites ou manufacturées par elle dans le cadre de son activité principale.

§2 Est interdit pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position de dépendance économique dans laquelle se trouvent une ou plusieurs entreprises à son ou à leur égard, des lors que la concurrence est susceptible d'en être affectée sur le marché belge concerné ou une partie substantielle de celui-ci. L'imposition de façon directe ou indirecte de tarifs ou d'autres conditions contractuelles non équitables peut être considérée comme une pratique abusive.

On entend par "position de dépendance économique", la position de sujétion d'une entreprise à l'égard d'une ou plusieurs autres entreprises caractérisées par l'absence d'alternative raisonnablement équivalente et disponible dans un délai, à des conditions et à des coûts raisonnables, permettant à celle-ci ou à chacune de celles-ci d'imposer des prestations ou des conditions qui ne pourraient pas être obtenues dans des circonstances normales de marché;

Art. 3.6.1.9. Instructies en delegatie van bevoegdheid

In alle gevallen waarin deze titel, de daaronder vallende overeenkomsten of de uitvoering ervan voorzien in of noodzaken tot instructies, schriftelijke kennisgeving, verstrekking van informatie of overlegging, ondertekening en clausulering van documenten door de ene partij aan de andere partij, kunnen deze namens de vervrachter, vervoerder of opdrachtnemer rechtsgeldig geschieden door of aan de schipper of degene die vanop afstand instaat voor de navigatie. Eén en ander geldt niet als uitoefening van werkgeversgezag of terbeschikkingstelling van personeel.

Art. 3.6.1.10 Bevrachting en prijsvorming

§ 1. Op het gebied van het nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren worden door de betrokken partijen vrij overeenkomsten gesloten en wordt vrij over de prijzen onderhandeld, en wordt het eigen vervoer vrij verricht.

Onder "eigen vervoer" wordt verstaan: het vervoer van goederen dat door een onderneming wordt verricht voor haar eigen behoeften en waarbij:

a) de onderneming eigenaar is van het binnenschip of er de uitsluitende beschikking over heeft verworven;

b) het binnenschip bemand is met personeel van de onderneming;

c) het vervoer slechts een bijkomstige activiteit van de onderneming is;

d) de vervoerde goederen aan de onderneming toebehoren of door haar gekocht, verkocht, geproduceerd of bewerkt werden in het kader van haar hoofdactiviteit.

§ 2. Het is verboden in hoofde van één of meer ondernemingen misbruik te maken van een positie van economische afhankelijkheid waarin één of meerdere ondernemingen zich bevindt, waardoor de mededinging kan worden aangetast op de betrokken Belgische markt of op een wezenlijk deel daarvan. Er kan sprake zijn van misbruik bij het rechtstreeks of zijdelings opleggen van onbillijke tarieven of van andere onbillijke contractuele voorwaarden.

Onder "positie van economische afhankelijkheid" wordt verstaan: positie van onderworpenheid van een onderneming ten aanzien van één of meerdere andere ondernemingen gekenmerkt door de afwezigheid van een redelijk equivalent alternatief; beschikbaar binnen een redelijke termijn, en onder redelijke voorwaarden en kosten, die deze of elk van deze ondernemingen toelaten om prestaties of voorwaarden op te leggen die niet kunnen verkregen worden in normale marktomstandigheden;

Quiconque enfreint l 'interdiction visée à l'alinéa 1er de ce paragraphe, est tenu de l'acquittement des coûts survenus et restés impayés résultant des obligations légales et règlementaires de nature sociale et fiscale pendant l'utilisation du bateau de navigation intérieure.

§ 3. Il est également interdit à quiconque d'utiliser ou de faire utiliser un bateau de navigation intérieure en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises sans qu'il soit assuré contre tous les risques de la navigation et qu'il remplisse toutes les prescriptions légales.

Cette disposition s'applique également à toute opération d'emport.

Chapitre 2 - Contrats d'affrètement

Section 1ère – Affrètement coque nue et location-vente

Art. 3.6.2.1. Application matérielle

En tenant compte des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3, les parties peuvent décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

Une fois le contrat de location-vente de navires inscrit au registre maritime où le bateau de navigation intérieure est immatriculé, la faillite, le concordat judiciaire, la cessation de paiement ou l'insolvabilité apparente ou autres cas d'insolvabilité du vendeur-bailleur de navire ou un gage, une saisie ou un privilège sur le bateau de navigation intérieure aux dépens de ce dernier ne peuvent être opposés à l'acheteur-locataire, à moins que le fait donnant lieu à un gage, une saisie ou un privilège sur le bateau de navigation intérieure ne soit imputable à l'acheteur-locataire du navire.

Sous-section 1ère – Affrètement coque nue

Art. 3.6.2.2. Mentions

§ 1er. Le contrat d'affrètement coque nue mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur ;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu, et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée de l'affrètement ;

Eenieder die het verbod bedoeld in het eerste lid van deze paragraaf overtreedt, is gehouden tot voldoening van de tijdens het gebruik van het binnenschip ontstane en onbetaald gebleven kosten welke voortvloeien uit wettelijke en reglementaire verplichtingen van sociale en fiscale aard.

§ 3. Het is eenieder eveneens verboden een binnenschip met het oog op het vervoer en/of de opslag van goederen te gebruiken of te laten gebruiken zonder dat het verzekerd is tegen alle risico's van de vaart en voldoet aan alle wettelijke voorwaarden.

Deze bepaling is tevens van toepassing op elke verrichting van meenemen.

Hoofdstuk 2 - Bevrachtingsovereenkomsten

Afdeling 1 – Rompbevrachting en huurkoop

Art. 3.6.2.1. Materiële toepassing

Met inachtneming van art. 3.6.1.2. en 3.6.1.3. kunnen partijen contractueel anders bepalen dan deze afdeling onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Zodra de overeenkomst van scheepshuurkoop is ingeschreven in het scheepsregister waar het binnenschip is teboekgesteld, kan een faillissement, gerechtelijk concordaat, staking van betaling of kennelijk onvermogen of ander gevallen van insolventie van de scheepshuurverkoper of een pand, beslag of retentie op het binnenschip ten laste van deze laatste, niet tegen de scheepshuurkoper worden ingeroepen tenzij het feit dat aan de grond ligt van een pand, beslag of retentie op het binnenschip aan de huurkoper toe te rekenen is.

Onderafdeling 1 – Rompbevrachting

Art. 3.6.2.2. Vermeldingen

§ 1. De rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° le loyer ;

7° le lieu et la date de signature.

§ 2. L'absence d'une ou de plusieurs des données visées au présent alinéa n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.3. Livraison

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable afin que le bateau de navigation intérieure soit en état de navigabilité lors de la livraison et afin de rendre la coque et les accessoires du bateau prêts pour le service.

Le fréteur doit livrer le bateau de navigation intérieure et l'affréteur doit le reprendre dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste d'amarrage sûr, indiqué le cas échéant par l'affréteur.

Le fréteur doit veiller à ce que le bateau de navigation intérieure dispose des documents de navigation nécessaires.

Art. 3.6.2.4. Restitution

L'affréteur doit restituer le bateau de navigation intérieure dans le port ou à l'endroit convenu, à un poste d'amarrage sûr indiqué le cas échéant par le fréteur.

L'affréteur doit informer le fréteur du moment prévu pour la restitution.

Art. 3.6.2.5. Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du bateau de navigation intérieure lors de la livraison et de la restitution est constaté par un expert, désigné conjointement par le fréteur et l'affréteur.

Les coûts des examens sont supportés par le fréteur et l'affréteur, chacun pour moitié.

Art. 3.6.2.6. Entretien et exploitation

§ 1er. Pendant la durée du contrat, le bateau de navigation intérieure est en pleine possession de l'affréteur et il est, entièrement et à toutes fins, à sa disposition et sous son entière surveillance à tous les égards.

L'affréteur doit entretenir le bateau de navigation intérieure et les accessoires du bateau dans un bon état, dans un état d'utilisation convenable et conformément à de bonnes pratiques d'entretien. Il doit maintenir la classe du bateau de navigation intérieure et veiller à ce que tous les certificats nécessaires restent valables.

§ 2. L'affréteur doit exploiter le bateau de navigation intérieure à ses propres frais et à ses propres risques.

L'affréteur assume toutes les charges, de quelque nature que ce soit, ayant trait à l'utilisation et à l'exploitation.

Les membres d'équipage sont, à toutes fins, des préposés de l'affréteur, même lorsqu'ils ont été désignés par le fréteur.

6° de huurprijs;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

Art. 3.6.2.3. Levering

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om het binnenschip bij levering vaarwaardig te maken, en om de romp en het scheepstoebehoren klaar voor de dienst te maken.

De vervrachter moet het binnenschip leveren, en de bevrachter moet het overnemen in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de bevrachter wordt aangeduid.

De vervrachter moet ervoor zorgen dat het binnenschip beschikt over de nodige scheepsdocumenten.

Artikel 3.6.2.4. Teruggave

De bevrachter moet het binnenschip teruggeven in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de vervrachter wordt aangeduid.

De bevrachter moet de vervrachter van het verwachte tijdstip van teruggave op de hoogte brengen.

Art. 3.6.2.5. Onderzoek bij levering en teruggave

De staat van het binnenschip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door een deskundige, gezamenlijk aangeduid door de vervrachter en de bevrachter.

De kosten van de onderzoeken worden gedragen door de vervrachter en de bevrachter, elk voor de helft.

Art. 3.6.2.6. Onderhoud en uitbating

§ 1. Tijdens de duur van de overeenkomst is het binnenschip in het volle bezit van de bevrachter, staat het volstrekt en voor alle doeleinden te zijner beschikking en staat het in alle opzichten onder zijn volledig toezicht.

De bevrachter moet het binnenschip en het scheepstoebehoren onderhouden in een goede staat, in een doelmatige gebruikstoestand en overeenkomstig goede onderhoudspraktijk. Hij moet de klasse van het binnenschip in stand houden en ervoor zorgen dat alle nodige certificaten geldig blijven.

§ 2. De bevrachter moet het binnenschip op eigen kosten en risico uitbaten.

De bevrachter staat in voor alle lasten, van welke aard ook, die in verband staan met het gebruik en de uitbating.

De bemanning is voor alle doeleinden aangestelde van de bevrachter, zelfs wanneer deze werden aangeduid door de vervrachter.

L'affréteur assure le respect des dispositions légales relatives à l'équipage.

§ 3. L'affréteur informe raisonnablement le fréteur de l'utilisation envisagée, de la mise en cale sèche et de réparations importantes.

Les réparations importantes sont réalisées en concertation avec le fréteur.

§ 4. L'affréteur peut, à ses frais, peindre le bateau de navigation intérieure dans ses couleurs, y appliquer ses signes distinctifs et battre son propre pavillon.

§ 5. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas apporter de modifications structurelles au bateau de navigation intérieure et à ses accessoires. Le fréteur peut imposer que ces modifications soient retirées lors de la restitution.

§ 6. L'affréteur peut utiliser tous les accessoires du bateau, étant entendu que les éléments usés ou endommagés doivent être remplacés ou réparés.

Art. 3.6.2.7. Assurance

L'affréteur doit veiller à ce que le bateau de navigation intérieure reste assuré, à ses frais, contre des risques en rapport avec la coque et les machines, la guerre, les responsabilités relatives à l'équipage, la cargaison, la pollution et des dommages occasionnés à des tiers ainsi que contre les risques à assurer obligatoirement.

Les assurances doivent bénéficier à la fois à l'affréteur, au fréteur et, le cas échéant, au créancier hypothécaire.

Le fréteur et l'affréteur doivent se fournir mutuellement tous les renseignements et pièces exigés dans le cadre de l'assurance.

Art. 3.6.2.8. Sûretés

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le bateau de navigation intérieure ne soient pas grevés par des sûretés.

Art. 3.6.2.9. Garantie et saisie

§ 1er. En cas de saisie, d'immobilisation ou de rétention suite à des revendications à l'encontre de l'affréteur, ce dernier doit indemniser le fréteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais résultant de l'exploitation du bateau de navigation intérieure. En cas de saisie, d'immobilisation ou de rétention, l'affréteur doit la faire lever dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté à cet effet.

De bevrachter staat in voor de naleving van de wettelijke bepalingen inzake de bemanning.

§ 3. De bevrachter houdt de vervrachter redelijkerwijze op de hoogte van het voorgenomen gebruik, droogzetting en belangrijke herstellingen.

Belangrijke herstellingen gebeuren in overleg met de vervrachter.

§ 4. De bevrachter mag het binnenschip op zijn kosten schilderen in diens kleuren, er zijn herkenningstekens op aanbrengen en diens eigen vlag voeren.

§ 5. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter aan het binnenschip en het scheepstoebehoren geen structurele veranderingen aanbrengen. De vervrachter mag opleggen dat deze wijzigingen bij teruggave ongedaan zijn gemaakt.

§ 6. De bevrachter mag gebruik maken van alle scheepstoebehoren, met dien verstande dat versleten of beschadigde zaken vervangen of moeten worden hersteld.

Art. 3.6.2.7. Verzekering

De bevrachter moet het binnenschip op zijn kosten verzekerd houden tegen risico's in verband met casco en machines, oorlog, aansprakelijkheden met betrekking tot bemanning, lading, verontreiniging en schade aan derden, alsmede tegen verplicht te verzekeren risico's.

De verzekeringen moeten zowel de bevrachter, de vervrachter als, in voorkomend geval, de hypotheekhouder begunstigen.

De vervrachter en de bevrachter moeten elkaar alle in het raam van de verzekering vereiste inlichtingen en stukken verschaffen.

Art. 3.6.2.8. Zekerheidsrechten

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het binnenschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten.

Art. 3.6.2.9. Vrijwaring en beslag

§ 1. Ingeval van beslag, aanhouding of retentie uit hoofde van aanspraken tegen de bevrachter moet deze de vervrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten die in verband met de uitbating van het binnenschip ontstaan. In geval van beslag, aanhouding of retentie moet de bevrachter deze binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een borg of zekerheid stellen.

§ 2. En cas de saisie, d'immobilisation ou de rétention suite à des revendications à l'encontre du fréteur, le fréteur doit faire lever cette saisie, cette immobilisation ou cette rétention dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté à cet effet. Dans ce cas, le fréteur doit indemniser l'affréteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais, y compris le loyer payé, qui découlent directement de la saisie, de l'immobilisation ou de la rétention.

Art. 3.6.2.10. Privilège sur la cargaison

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison et tout fret appartenant à l'affréteur.

Art. 3.6.2.11. Assistance

La rémunération du chef d'assistance et de remorquage revient à l'affréteur.

Art. 3.6.2.12. Enlèvement d'épaves

L'affréteur doit indemniser et garantir le fréteur contre tous les frais associés à l'enlèvement d'épaves ou d'obstacles.

Art. 3.6.2.13. Avarie commune

L'affréteur doit garantir le fréteur pour la contribution en avarie commune.

Art. 3.6.2.14. Transfert, sous-affrètement et vente

§ 1er. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas céder l'affrètement coque nue ou autoriser un sous-affrètement coque nue.

§ 2. Sans autorisation de l'affréteur et reprise de l'affrètement coque nue par l'acheteur, le fréteur ne peut pas vendre le bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.15. Guerre

Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas faire naviguer le bateau de navigation intérieure dans des zones où le bateau, la cargaison, l'équipage ou les personnes embarquées sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

Art. 3.6.2.16. Résiliation

§ 1er. Le fréteur peut résilier le contrat lorsque l'affréteur ne donne pas suite à une mise en demeure raisonnable :

1° de payer le loyer ;

2° de respecter ses obligations relatives à la zone de navigation autorisée ou à l'assurance ; ou

3° d'entretenir le bateau de navigation intérieure et ses accessoires.

§ 2. Ingeval van beslag, aanhouding of retentie uit hoofde van aanspraken tegen de vervrachter moet de vervrachter dit beslag, aanhouding of retentie binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een borg of zekerheid stellen. Alsdan moet de vervrachter de bevrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten, met inbegrip van betaalde huur, die rechtstreeks uit het beslag, aanhouding of retentie voortvloeien.

Art. 3.6.2.10. Ladingvoorrecht

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op elke lading en vracht die toebehoort aan de bevrachter.

Art. 3.6.2.11. Berging

Hulp- en sleeploon komt toe aan de bevrachter.

Art. 3.6.2.12. Wrakkenopruiming

De bevrachter moet de vervrachter vergoeden en vrijwaren voor alle kosten in verband met de ruiming van wrakken of hindernissen.

Art. 3.6.2.13. Averij-grosse

De bevrachter dient de vervrachter te vrijwaren voor de bijdrage in averij-grosse.

Art. 3.6.2.14. Overdracht, onderbevrachting en verkoop

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter de rompbevrachting niet overdragen of een onderrompbevrachting toestaan.

§ 2. Zonder instemming van de bevrachter en overname van de rompbevrachting door de koper, mag de vervrachter het binnenschip niet verkopen.

Art. 3.6.2.15. Oorlog

Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het binnenschip niet doen varen in gebieden waarin het binnenschip, de lading, de bemanning of de opvarenden worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen.

Art. 3.6.2.16. Beëindiging

§ 1. De vervrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de bevrachter geen gevolg geeft aan een redelijke ingebrekestelling om:

1° de huurprijs te betalen;

2° zijn verplichtingen in verband met het toegelaten vaargebied of de verzekering na te komen; of

3° het binnenschip en het scheepstoebehoren te onderhouden.

§ 2. L'affréteur peut résilier le contrat lorsque, malgré une mise en demeure, le fréteur néglige de satisfaire à ses obligations.

§ 3. Le contrat est réputé avoir été résilié lorsque le bateau de navigation intérieure a été entièrement perdu ou lorsqu'il a été endommagé de façon telle que les parties ou l'assureur assimilent le dommage à une perte totale ou lorsqu'il se trouve dans un état tel qu'une réparation ne peut raisonnablement pas être souhaitée.

§ 4. Chaque partie peut résilier le contrat en cas de dissolution, de liquidation, de faillite ou de toute autre procédure d'insolvabilité dans le chef de l'autre partie.

§ 5. En cas de résiliation conformément aux paragraphes précédents, le fréteur a le droit de reprendre possession du bateau de navigation intérieure dans le port actuel ou le premier port suivant.

§ 6. La résiliation du contrat ne porte pas atteinte aux droits acquis par les parties ni aux créances qu'elles possèdent le cas échéant.

Art. 3.6.2.17. Prescription

§ 1er. Sous réserve des dispositions de l'article 3.6.3.26, toutes les actions relatives à un contrat d'affrètement coque nue se prescrivent par cinq ans à dater de la résiliation du contrat.

Le délai de prescription peut être suspendu et interrompu.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les 90 jours à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

§ 3. Toute clause visant à raccourcir les délais visés aux deux premiers paragraphes est nulle.

Sous-section 2 – Location-vente

Art. 3.6.2.18. Droits et obligations pendant la location

Les dispositions de la sous-section 1re, section 2, chapitre 2, titre 6, livre 3 s'appliquent également à la période pendant laquelle l'acquéreur en location-vente loue le bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.19. Droits et obligations lors de l'achat

Le bateau de navigation intérieure est livré libre de sûretés et d'autres charges et dans l'état dans lequel il se trouve, avec toutes ses défectuosités apparentes et non apparentes.

Toute clause dans le contrat selon laquelle le prix d'achat déterminé ou déterminable peut être modifié pendant la durée du contrat est nulle.

La propriété du bateau de navigation intérieure est transférée contre le paiement du solde du prix de vente.

§ 2. De bevrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de vervrachter, ondanks een ingebrekestelling, nalaat aan zijn verplichtingen te voldoen.

§ 3. De overeenkomst wordt vermoed te zijn beëindigd wanneer het binnenschip volledig verloren is of wanneer het binnenschip zodanig beschadigd is dat de partijen of de verzekeraar de schade met volledig verlies gelijkstellen, of zich in een dusdanige toestand bevindt dat herstelling redelijkerwijze niet kan worden verlangd.

§ 4. Elke partij mag de overeenkomst beëindigen in geval van ontbinding, vereffening, faillissement of enige andere insolventieprocedure in hoofde van de andere partij.

§ 5. Bij beëindiging overeenkomstig de vorige paragrafen heeft de vervrachter het recht om het binnenschip in de huidige of de eerstvolgende haven terug in bezit te nemen.

§ 6. De beëindiging van de overeenkomst doet geen afbreuk aan de door partijen verworven rechten en aan de vorderingen welke zij desgevallend bezitten.

Art. 3.6.2.17. Verjaring

§ 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 3.6.3.26., verjaren alle vorderingen verband houdende met een rompbevrachtingsovereenkomst door verloop van vijf jaar na beëindiging van de rompbevrachtingsovereenkomst.

De verjaringstermijn kan worden geschorst en gestuit.

§ 2. Vorderingen tot verhaal in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen 90 dagen nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

§ 3. Elk beding tot verkorting van de in de eerste twee paragrafen bedoelde termijnen is nietig.

Onderafdeling 2 – Huurkoop

Art. 3.6.2.18. Rechten en plichten tijdens de huur.

De bepalingen van onderafdeling 1 van afdeling 2, hoofdstuk 2, titel 6, boek 3 zijn eveneens van toepassing op de periode waarin de huurkoper het binnenschip huurt.

Art. 3.6.2.19. Rechten en plichten bij de koop.

Het binnenschip wordt geleverd vrij van scheepszekerheidsrechten en andere lasten en in de staat waarin het zich bevindt, met al zijn zichtbare en onzichtbare gebreken.

Nietig is elk beding, volgens hetwelk de in de overeenkomst bepaalde of bepaalbare koopprijs, tijdens de duur van de overeenkomst kan worden gewijzigd.

De eigendom van het binnenschip gaat over tegen betaling van de resterende koopprijs.

Section 2 – Affrètement à temps et au voyage

Sous-section 1ère – Affrètement à temps

Art. 3.6.2.20. Application matérielle

En tenant compte des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3, les parties peuvent décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

Art. 3.6.2.21. Mentions

§ 1er. Le contrat d'affrètement mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur ;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée de l'affrètement ;

6° le fret ;

7° le lieu et la date de signature.

§ 2. L'absence d'une ou de plusieurs des données visées au présent alinéa n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.22. Durée

Le bateau de navigation intérieure est affrété pour la durée stipulée, qui prend cours au moment convenu entre les parties.

Art. 3.6.2.23. Zone de navigation

Le bateau de navigation intérieure est utilisé sur les voies navigables sur lesquelles il est autorisé.

Art. 3.6.2.24. Sous-affrètement

Sans préjudice de ses obligations en vertu du contrat d'affrètement, l'affréteur peut sous-affréter le bateau de navigation intérieure.

Afdeling 2 – Tijd- en reisbevrachting

Onderafdeling 1 – Tijdbevrachting

Art. 3.6.2.20. Materiële toepassing

Met inachtneming van art. 3.6.1.2.en 3.6.1.3. kunnen partijen contractueel anders bepalen dan deze afdeling onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen.

Art. 3.6.2.21. Vermeldingen

§ 1 De bevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de vracht;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

Art. 3.6.2.22. Duur

Het binnenschip wordt bevracht voor de bedongen tijd die ingaat op de tussen partijen overeengekomen tijdstip.

Art. 3.6.2.23. Vaargebied

Het binnenschip wordt ingezet op vaarwegen waarvoor het toegelaten is.

Art. 3.6.2.24. Onderbevrachting

Onverminderd zijn verplichtingen onder de bevrachtingsovereenkomst, mag de bevrachter het binnenschip onderbevrachten.

Art. 3.6.2.25. Obligations du fréteur

§ 1er. Le bateau de navigation intérieure doit être en état de navigabilité et approprié, et disposer des documents de navigation et assurance nécessaires.

§ 2. Les cales du bateau de navigation intérieure doivent être propres et prêtes à prendre à bord la cargaison.

Art. 3.6.2.26. Restitution

À la résiliation du contrat, l'affréteur doit restituer le bateau de navigation intérieure au fréteur dans l'état où il se trouvait, compte tenu d'une usure normale.

Toutefois, l'affréteur n'est pas responsable des dommages qui sont imputables au fréteur ou qui sont causés par des tiers autres que les préposés, mandataires ou agents d'exécution de l'affréteur ou du destinataire.

Art. 3.6.2.27. Examen au début et à la résiliation

L'état du bateau de navigation intérieure au début et à la résiliation est constaté par un expert désigné conjointement par le fréteur et l'affréteur.

Les coûts des examens sont supportés par le fréteur et l'affréteur, chacun pour moitié.

Art. 3.6.2.28. Obligations de l'affréteur

L'affréteur fournit à ses frais les carburants et huiles de graissage appropriés et paie les droits de navigation, de port, de pilotage et de remorquage.

Les retards et les frais causés par les conditions météorologiques ou la navigation en eau peu profonde sont à charge de l'affréteur.

Art. 3.6.2.29. Carburant

§ 1er. Le niveau du carburant présent à bord est constaté au début et à la résiliation du contrat. La différence est réglée entre les parties à la résiliation du contrat.

§ 2. L'affréteur assume la responsabilité des dommages subis par le fréteur des suites d'un carburant inapproprié pris à bord ou ne possédant pas la qualité convenue, ainsi que des frais d'élimination de ce carburant et son remplacement.

Art. 3.6.2.30. Fret

L'affréteur doit payer le fret convenu.

Sauf stipulation contraire, le fret est dû par jour.

Le fret est exigible au plus tard le dernier jour du mois auquel il se rapporte.

Une compensation entre le fret dû et une créance contestée de l'affréteur n'est pas autorisée.

Art. 3.6.2.25. Verplichtingen van de vervrachter

§ 1. Het binnenschip moet vaarwaardig en geschikt zijn, en beschikken over de nodige scheepsdocumenten en verzekering.

§ 2. De ruimen van het binnenschip moeten zuiver zijn, en klaar om lading aan boord te nemen.

Art. 3.6.2.26. Teruggave

De bevrachter moet bij beëindiging van de overeenkomst het binnenschip aan de vervrachter teruggeven in dezelfde staat, rekening houdend met normale sleet.

De bevrachter staat echter niet in voor schade toerekenbaar aan de vervrachter of veroorzaakt door derden, niet zijnde ondergeschikten, lasthebbers of uitvoeringsagenten van de bevrachter.

Art. 3.6.2.27. Onderzoek bij aanvang en beëindiging

De staat van het binnenschip bij aanvang en beëindiging wordt vastgesteld door een deskundige gezamenlijk aangeduid door de vervrachter en de bevrachter.

De kosten van de onderzoeken worden gedragen door de vervrachter en de bevrachter, elk voor de helft.

Art. 3.6.2.28. Verplichtingen van de bevrachter

De bevrachter staat op zijn kosten in voor geschikte brandstoffen, smeeroliën, alsmede voor de vaartrechten, haven- , loods-, en sleepgelden.

Oponthoud en kosten veroorzaakt door de weersomstandigheden of varen in ondiep water zijn ten laste van de bevrachter.

Art. 3.6.2.29. Brandstof

§ 1. Bij aanvang en beëindiging van de overeenkomst wordt de stand van de aan boord aanwezige brandstof vastgesteld. Bij beëindiging van de overeenkomst wordt het verschil tussen partijen afgerekend.

§ 2. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade die de vervrachter lijdt ingevolgde het aan boord nemen van brandstof die ongeschikt is of niet de overeengekomen kwaliteit bezit, alsook voor de kosten van het verwijderen van deze brandstof en de vervanging ervan.

Art. 3.6.2.30. Vracht

De bevrachter moet de overeengekomen vracht betalen.

Behoudens afwijkend beding is de vracht verschuldigd per dag.

De vracht is opeisbaar uiterlijk de laatste dag van de maand waarop hij betrekking heeft.

Compensatie tussen de verschuldigde vracht en een betwiste vordering van de bevrachter is niet toegelaten.

Art. 3.6.2.31. Suspension

À défaut de paiement à la fin des trois jours qui suivent une mise en demeure, le fréteur peut, sans préjudice de son droit à des dommages-intérêts, retirer le bateau de navigation intérieure du service.

En cas de manquement de l'affréteur à payer le fret, le fréteur peut, sans préjudice du droit de mettre le bateau de navigation intérieure hors service, suspendre l'exécution de toutes ses obligations. Le fret se poursuit toutefois et l'affréteur est responsable de toutes les conséquences.

Art. 3.6.2.32. Interruption du fret

Le fret n'est pas dû pour la période pendant laquelle le bateau de navigation intérieure ne peut être utilisé en raison d'un manquement imputable au fréteur.

Pendant la durée d'interruption du fret, tous les carburants sont à charge du fréteur.

Art. 3.6.2.33. Exonérations

Le fréteur et l'affréteur sont déchargés de responsabilité mutuelle en cas de force majeure.

Art. 3.6.2.34. Sûretés

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le bateau de navigation intérieure ne soient pas grevés par des sûretés.

Art. 3.6.2.35. Navigation

Le fréteur reste responsable de la navigation, des actes des pilotes et des remorqueurs, de l'assurance, de l'équipage et de toutes les autres matières liées à l'exploitation du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.36. Guerre

Si le fréteur estime que le bateau de navigation intérieure peut être exposé, à un endroit ou dans une zone, à des risques de guerre ou à des risques de guerre civile, de révolution, de terrorisme, de blocus ou d'événements comparables, il n'est pas tenu de s'y rendre, et le bateau de navigation intérieure peut quitter ledit lieu ou ladite zone.

Art. 3.6.2.37. Agents d'exécution, mandataires ou préposés

L'affréteur doit indemniser les dommages occasionnés au bateau de navigation intérieure par des agents d'exécution, mandataires ou préposés.

Si les dommages mettent en péril la navigabilité, la sécurité de l'équipage ou l'opérationnalité du bateau de navigation intérieure, l'affréteur doit procéder immédiatement et à ses frais à des réparations, pendant lesquelles aucune interruption du fret ne s'applique.

Art. 3.6.2.31. Opschorting

Bij gebreke aan betaling na verloop van drie dagen volgend op een ingebrekestelling mag de vervrachter, onverminderd zijn recht op schadevergoeding, het binnenschip terugtrekken uit de dienst.

Bij elk in gebreke blijven van de bevrachter om de vracht te betalen mag de vervrachter, onverminderd het recht het binnenschip uit dienst te nemen, de uitvoering van al zijn verplichtingen opschorten. De vracht loopt evenwel door en de bevrachter is aansprakelijk voor alle gevolgen.

Art. 3.6.2.32. Onderbreking van de vracht

De vracht is niet verschuldigd voor de tijd dat het binnenschip niet kan worden ingezet wegens een aan de vervrachter toerekenbare tekortkoming.

Tijdens de duur van de onderbreking van de vracht zijn alle brandstoffen ten laste van de vervrachter.

Art. 3.6.2.33. Ontheffingen

De vervrachter en de bevrachter zijn jegens elkaar van aansprakelijkheid ontheven in geval van overmacht.

Art. 3.6.2.34. Zekerheidsrechten

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle aan de bevrachter toebehorende lading.

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het binnenschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten.

Art. 3.6.2.35. Navigatie

De vervrachter blijft verantwoordelijk voor de navigatie, daden van loodsen en slepers, verzekering, bemanning en alle andere aangelegenheden, verband houdende met de exploitatie van het binnenschip.

Art. 3.6.2.36. Oorlog

Ingeval de vervrachter oordeelt dat het binnenschip op een plaats of in een gebied kan worden blootgesteld aan oorlogsrisico's of aan risico's van burgeroorlog, omwenteling, terrorisme, blokkade of vergelijkbare gebeurtenissen, is hij niet verplicht zich daarheen te begeven, en mag het binnenschip dergelijke plaats of gebied verlaten.

Art. 3.6.2.37. Uitvoeringsagenten, lasthebbers of ondergeschikten

De bevrachter moet de schade vergoeden die aan het binnenschip wordt berokkend door uitvoeringsagenten, lasthebbers of ondergeschikten .

Ingeval de schade de vaarwaardigheid, de veiligheid van de bemanning of de bedrijfsklaarheid van het binnenschip in het gedrang brengt, moet de bevrachter onmiddellijk en op zijn kosten overgaan tot herstellingen, tijdens welke geen onderbreking van de vracht intreedt.

Art. 3.6.2.38. Navigation économique

Le fréteur doit apporter la diligence nécessaire pour que la consommation de carburant du bateau de navigation intérieure soit limitée, compte tenu des nécessités du voyage.

Art. 3.6.2.39. Interruptions de travail

En cas de grève, d'interruption de travail, de boycott ou de tout autre problème en lien avec l'occupation de l'équipage, la perte de temps vaut interruption du paiement du fret.

Art. 3.6.2.40. Prescription

§ 1er. Toutes les actions découlant des matières régies au chapitre 3 du présent titre se prescrivent conformément à l'article 3.6.3.24.

Toutes les autres actions se prescrivent par un an à dater du fait donnant lieu à l'action.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles du droit commun.

L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente sous-section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 6. Toute clause visant à raccourcir les délais visés au présent article est nulle.

Sous-section 2 – Affrètement au voyage

Art. 3.6.2.41. Application matérielle

Sauf stipulation contraire, les articles 3.6.2.20, les articles 3.6.2.21 à 3.6.2.26, les articles 3.6.2.33 à 3.6.2.38 alinéa 1er, l'article 3.6.2.40 sont d'application.

Art. 3.6.2.38. Economisch varen

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden opdat het brandstofverbruik van het binnenschip, met inachtneming van de noodwendigheden van de reis, wordt beperkt.

Art. 3.6.2.39. Arbeidsonderbrekingen

In geval van staking, arbeidsonderbreking, boycot of enige andere moeilijkheid in verband met de tewerkstelling van de bemanning, geldt het tijdverlies als onderbreking van de vracht.

Art. 3.6.2.40. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit aangelegenheden geregeld in hoofdstuk 3 van deze titel verjaren overeenkomstig art. 3.6.3.24.

Alle overige vorderingen verjaren door verloop van één jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan.

§2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van gemeen recht.

De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze onderafdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

§ 6. Elk beding dat strekt tot verkorting van de in dit artikel bedoelde termijnen, is nietig.

Onderafdeling 2 – Reisbevrachting

Art. 3.6.2.41. Materiële toepassing

§1. Tenzij anders overeengekomen, zijn de artikels 3.6.2.20, 3.6.2.21, 3.6.2.24, 3.6.2.25, 3.6.2.33 tot en met 3.6.2.38 eerste lid, artikel 3.6.2.40 van toepassing.

Section 3- Contrat de séjour et contrat en séjour et/ ou navigation

Art. 3.6.2.42. Application matérielle

Dans le respect des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3, les parties peuvent décider autrement contractuellement sous réserve d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes.

Sous-section 1ère – Contrat de séjour

Art. 3.6.2.43. Mentions

§ 1er. Le contrat de séjour mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur ;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée de l'affrètement ;

6° le fret ;

7° le lieu et la date de signature.

§ 2. L'absence d'une ou de plusieurs des données visées au présent alinéa n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.44. Durée du contrat

Le contrat est conclu pour une durée déterminée ou indéterminée.

Si le contrat est de durée indéterminée, chaque partie a le droit de le résilier moyennant un préavis de 15 jours.

Si, à l'expiration du contrat, la cargaison n'a pas été complètement déchargée, le fréteur a droit à une indemnisation pour tous les dommages qu'il subit de ce fait.

Art. 3.6.2.45. État du bateau de navigation intérieure

§ 1er. Le fréteur doit mettre le bateau de navigation intérieure à la disposition de l'affréteur en bon état d'entretien et de manière appropriée pour la cargaison.

§ 2. Si le bateau de navigation intérieure n'est pas en bon état, l'affréteur peut résilier le contrat avant le chargement sans être redevable d'une quelconque indemnité.

Afdeling 3 – Ligovereenkomst en overeenkomst om te liggen en / of te varen

Art. 3.6.2.42. Materiële toepassing

Met inachtneming van art. 3.6.1.2. en art. 3.6.1.3. kunnen partijen contractueel anders bepalen dan deze afdeling onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen

Onderafdeling 1 - Ligovereenkomst

Art. 3.6.2.43 Vermeldingen

§ 1 De ligovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de vracht;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

Art. 3.6.2.44. Duur van de overeenkomst

De overeenkomst wordt aangegaan voor bepaalde of onbepaalde duur.

Indien de overeenkomst voor onbepaalde duur is, heeft elke partij het recht deze op te zeggen met inachtneming van een opzegtermijn van 15 dagen.

Indien op het tijdstip waarop de overeenkomst eindigt, de lading niet geheel gelost is, heeft de vervrachter recht op vergoeding van alle schade die hij daardoor lijdt.

Art. 3.6.2.45. Staat van het binnenschip

§ 1. De vervrachter moet het binnenschip in goede staat van onderhoud en ladinggeschikt ter beschikking stellen van de bevrachter.

§ 2. Ingeval het binnenschip niet in goede staat is mag de bevrachter de overeenkomst voor de belading opzeggen zonder enige vergoeding verschuldigd te zijn.

La charge de la preuve de l'état défectueux du bateau de navigation intérieure incombe à l'affréteur.

§ 3. L'affréteur qui a accepté un bateau de navigation intérieure en mauvais état d'entretien le fait à ses risques et périls et ne peut s'en prévaloir pour rendre le fréteur responsable des avaries qui en seraient la conséquence.

Art. 3.6.2.46. Emplacement de séjour

§ 1er. Le fréteur doit, à ses frais, amener le bateau de navigation intérieure à l'endroit désigné pour le séjour.

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

Si les dangers de l'emplacement ne sont pas apparents, l'affréteur qui ordonne au fréteur d'y placer son bateau de navigation intérieure est de plein droit responsable des risques inhérents à cet emplacement.

Sans préjudice de ce qui précède, l'affréteur est tenu de veiller, pendant tout le temps où le bateau de navigation intérieure se trouve au lieu de chargement ou de déchargement désigné, à ce qu'il puisse s'amarrer, séjourner, déhaler, charger et repartir en toute sécurité.

Art. 3.6.2.47. Chargement et déchargement

§ 1er. L'affréteur est responsable du chargement et du déchargement des marchandises.

Par chargement, on entend également l'arrimage et le calage de la cargaison.

Le déchargement d'un bateau de navigation intérieure comprend également les mesures nécessaires au déchargement des restes et au lavage, au dégazage et à la ventilation et à la réception des déchets ainsi que les mesures nécessaires à la délivrance d'une attestation de déchargement, si ces mesures sont obligatoires en vertu de la CDNI.

§ 2. Le fréteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.48. Obligation d'information concernant les marchandises

L'affréteur est soumis aux mêmes obligations d'information concernant les marchandises que l' expéditeur en vertu de la sous-section 2 du chapitre 3 du présent titre.

De bewijslast in verband met de gebrekkige staat van het binnenschip rust op de bevrachter.

§ 3. De bevrachter die het binnenschip in slechte staat van onderhoud aanvaardt, doet dit op eigen risico en kan zich daar niet op beroepen om de vervrachter aansprakelijk te stellen voor de beschadiging die er het gevolg van zou zijn.

Art. 3.6.2.46 Ligplaats

§ 1. De vervrachter moet het binnenschip op eigen kosten op de plaats brengen die voor het liggen is aangewezen.

Indien hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of gevaar oplevert voor schade aan het binnenschip, mag hij weigeren erheen te varen, tenzij de bevrachter zich er schriftelijk toe verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die het binnenschip ten gevolge van de aan die plaats verbonden risico's mocht overkomen.

Indien de gevaren van de plaats niet zichtbaar zijn, is de bevrachter die de vervrachter beveelt zijn binnenschip aldaar te leggen, van rechtswege aansprakelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.

Onverminderd het voorgaande is de bevrachter verplicht gedurende de ganse tijd dat het binnenschip zich op de aangewezen laad- of losplaats bevindt, er voor te zorgen dat het veilig kan afmeren, liggen, verhalen, laden en vertrekken.

Art. 3.6.2.47. Laden en lossen

§ 1. De bevrachter staat in voor het laden en lossen van de goederen.

Onder laden wordt mede verstaan het stuwen en vastzetten van de lading.

Tot het lossen van een binnenschip behoren tevens de maatregelen tot nalossen en wassen, ontgassen en ventileren en inname van afval, en tot afgifte van een losverklaring, indien deze op grond van het CDNI verplicht zijn.

§ 2. De vervrachter staat ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het binnenschip niet in gevaar brengt.

Art. 3.6.2.48. Informatieplicht m.b.t. de goederen

De bevrachter is met betrekking tot de goederen gehouden tot dezelfde informatie-verplichtingen als de afzender onder onderafdeling 2 van hoofdstuk 3 van deze titel.

Si l'affréteur ne respecte pas cette obligation, le fréteur a le droit de résilier le contrat et de décharger les marchandises aux frais de l'affréteur, sans préjudice du droit à indemnisation pour tous les dommages qu'il subit.

Art. 3.6.2.49. Réception et livraison des marchandises

Sauf s'il en a été convenu autrement, la réception et la livraison des marchandises ont lieu à bord du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.50. Responsabilité du fréteur

La responsabilité du fréteur, de ses préposés et de ses mandataires pour les dommages causés à la cargaison est régie par les dispositions du chapitre 3 du présent titre.

Toute clause dérogeant à la présente disposition est nulle.

Art. 3.6.2.51. Fret

§ 1er. Quelle que soit l'heure à laquelle finit le chargement ou le déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

§ 2. Le fréteur a également droit à une indemnisation pour tous les frais de remorquage et de déhalage ainsi que pour tous les autres frais raisonnablement engagés en vue du séjour.

§ 3. Le fret et les autres créances et frais grevant les marchandises sont dus sans que l'affréteur ait droit à compensation avec les dommages contestés à la cargaison ou la perte de la cargaison.

§ 4. Si l'affrètement porte sur la navigation et le séjour, le fréteur ne peut être tenu de commencer le voyage avant que le fret pour le séjour et les frais engagés le cas échéant aient été payés.

Art. 3.6.2.52. Prescription

§ 1er. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente sous-section se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées.

Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

Indien de bevrachter die verplichting niet nakomt, is de vervrachter gerechtigd de overeenkomst te ontbinden en de goederen op kosten van de bevrachter te lossen, onverminderd het recht op vergoeding van alle schade die hij lijdt.

Art. 3.6.2.49. Inontvangstneming en aflevering goederen

Tenzij anders overeengekomen vindt de inontvangstneming en de aflevering van goederen plaats aan boord van het binnenschip.

Art. 3.6.2.50. Aansprakelijkheid van de vervrachter

De aansprakelijkheid van de vervrachter, zijn ondergeschikten en lasthebbers voor schade aan de lading wordt geregeld door de bepalingen van hoofdstuk 3 van deze titel.

Nietig is elk beding dat van deze bepaling afwijkt.

Art. 3.6.2.51 Vracht

§ 1. De vracht is voor de gehele dag verschuldigd, onverschillig op welk uur het laden of het lossen eindigt.

§ 2. De vervrachter heeft tevens recht op vergoeding van alle sleep- en verhaalkosten alsook alle andere kosten die met het oog op het liggen redelijkerwijs zijn gemaakt

§ 3. De vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen en kosten, zijn verschuldigd zonder recht van de bevrachter op verrekening met betwiste schade aan of verlies van lading.

§ 4. Indien de bevrachting betrekking heeft op varen en liggen kan de vervrachter niet verplicht worden de reis aan te vatten alvorens de vracht voor het liggen en de desgevallend gemaakte kosten betaald zijn.

Art. 3.6.2.52. Verjaring

§1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop deze onderafdeling
van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd.

De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allentijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van eenschriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw dooréén of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles du droit commun.

L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente sous-section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 6. Toute clause visant à raccourcir les délais visés au présent article est nulle.

Sous-section 2 - Contrat en séjour et/ou navigation

Art. 3.6.2.53. Dispositions applicables

Les dispositions de la sous-section 1re s'appliquent également au séjour dans le cadre d'un contrat en séjour et/ou navigation.

La navigation est régie conformément aux dispositions de l'article 3.6.3.2.

Chapitre 3. Contrats de transport

Section 1ère – Transport de marchandises

Sous-section 1ére – Dispositions générales

Art. 3.6.3.1. Définitions

Pour l'application de la section 1re du présent chapitre 3, on l'entend par:

1° "contrat de transport » : tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures ;

2° "transporteur » : toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur ;

3° "transporteur substitué » : toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur ;

4° "expéditeur » : toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur ;

5° "destinataire » : la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van gemeen recht.

De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze onderafdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

§ 6. Elk beding dat strekt tot verkorting van de in dit artikel bedoelde termijnen, is nietig.

Onderafdeling 2 – Overeenkomst om te liggen en / of te varen

Art. 3.6.2.53. Toepasselijke bepalingen

De bepalingen van onderafdeling 1 zijn eveneens van toepassing op het liggen onder een overeenkomst om te liggen en/of te varen.

Het varen wordt geregeld overeenkomstig de bepalingen van art. 3.6.3.2.

Hoofdstuk 3. Vervoerovereenkomsten

Afdeling 1 - Goederenvervoer

Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen

Art. 3.6.3.1. Begrippen

Voor de toepassing van afdeling 1 van dit hoofdstuk 3 wordt verstaan onder:

1° "vervoerovereenkomst": elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;

2° "vervoerder": een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;

3° "ondervervoerder": een ieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd;

4° "afzender": een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;

5° "geadresseerde": de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;

6° “document de transport » : un document faisant preuve d’un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d’un connaissement ou d’une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce ;

7° “marchandises » : ne comprend ni les navires remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers ; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans ou sur un dispositif de transport similaire ou lorsqu’elles sont emballées, le terme “marchandises” s’entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s’il est fourni par l’expéditeur ;

8° l’expression “par écrit » : à moins que les personnes concernées n’en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l’information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l’information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence ;

9° “unités de compte” : le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international ;

10° “délai de starie” : le délai de chargement et/ou déchargement ;

11° “surestaries” : désignent l’indemnité due pour le dépassement du délai de starie, de chargement ou de déchargement, selon ce qui a été stipulé ;

12° “contrat de transport multimodal de marchandises” : le contrat de transport de marchandises, par lequel le transporteur (transporteur multimodal) s’engage au moyen du même et unique contrat envers l’expéditeur que le transport sera effectué en partie par mer, par voies navigables intérieures, par route, par chemin de fer, par air ou par pipeline ou au moyen de toute autre technique de transport ;

13° “contrat de transport flexi modal de marchandises” : le contrat de transport de marchandises, par lequel le transporteur s’engage à transporter vis-à-vis de l’expéditeur et dont le mode de transport est indéterminé.

Art. 3.6.3.2. Application internationale et matérielle

§ 1er . Indépendamment de la dénomination du contrat, la présente Section s'applique à tout transport par bateau de navigation intérieure non visé par les dispositions de la Convention CMNI, y compris le transport par bateau de navigation intérieure faisant partie d'un transport multimodal ou flexi modal.

6° “vervoersdocument”: een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;

7° “goederen”: wordt onder goederen niet begrepen gesleepte of geduwde schepen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder “goederen” eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;

8° “schriftelijk”: tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;

9°: "rekeneenheden": het bijzonder trekkingsrecht vastgesteld door het Internationaal Monetair Fonds;

10° “ligtijd”: de termijn om te laden en/of te lossen;

11°“overliggeld”: De schadevergoeding verschuldigd wegens de overschrijding van de lig-, laad- of lostijd, al naargelang wat bedongen is;

12° “overeenkomst van multimodaal goederenvervoer”: de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder (Multimodale vervoerder) zich bij een en dezelfde overeenkomst tegenover de afzender verbindt dat het vervoer deels over zee, over binnenwateren, over de weg, over spoorwegen, door de lucht of door een pijpleiding dan wel door middel van enige andere vervoerstechniek zal geschieden;

13° “overeenkomst van fleximodaal goederenvervoer”: de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder zich tegenover de afzender verbindt te vervoeren en waarbij de vervoerwijze onbepaald is.

Art. 3.6.3.2. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Ongeacht de benaming van de overeenkomst, is deze Afdeling van toepassing op elk vervoer per binnenschip dat niet valt onder de bepalingen van het CMNI-verdrag, met inbegrip van vervoer per binnenschip in het kader van een multimodaal of fleximodaal vervoer.

§ 2. Les contrats de transport visés par la convention CMNI sont soumis aux dispositions de cette convention et, en cas de transport par bateau de navigation intérieure, aux paragraphes 8 et 9 de la présente section.

§ 3. Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3, les parties peuvent contractuellement déroger à la sous-section 8.

§ 4. Dans tout transport effectué en vertu d'une charte-partie, le terme affréteur désigne l' expéditeur et le terme fréteur désigne le transporteur.

§ 5. La présente section n'affecte pas les droits et obligations du transporteur en vertu des conventions internationales ou du droit national sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure ou maritime.

Sous-section 2. Droits et obligations des parties contractantes

Art. 3.6.3.3. Prise en charge, transport et livraison des marchandises

§ 1er. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.

§ 2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau de navigation intérieure.

§ 3. Le transporteur décide du bateau de navigation intérieure à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau de navigation intérieure soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.

§ 4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau de navigation intérieure ou type de bateau de navigation intérieure déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau de navigation intérieure ou type de bateau de navigation intérieure sans l'accord de l'expéditeur:

a. qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou

b. si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau de navigation intérieure.

§ 2. Op vervoersovereenkomsten waarvan sprake in het CMNI verdrag, zijn de bepalingen van dat verdrag van toepassing alsmede, ingeval van vervoer per binnenschip, de onderafdelingen 8 en 9 van deze afdeling.

§ 3. Met inachtneming van art. 3.6.1.2 en 3.6.1.3, kunnen partijen contractueel afwijken van onderafdeling 8.

§ 4. Bij elk vervoer verricht onder een bevrachtingsovereenkomst wordt onder bevrachter de afzender verstaan en onder vervrachter de vervoerder.

§ 5. Deze afdeling laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.

Onderafdeling 2. Rechten en verplichtingen van de overeenkomst sluitende partijen

Art. 3.6.3.3. Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen

§ 1. De vervoerder is verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.

§ 2. Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het binnenschip.

§ 3. De vervoerder bepaalt welk binnenschip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het binnenschip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.

§ 4. Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald binnenschip of een bepaald type binnenschip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander binnenschip of een ander type binnenschip:

a. bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de goederen noodzakelijk maken voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen, of

b. wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het binnenschip zich bevindt.

§ 5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau de navigation intérieure.

§ 6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

Art. 3.6.3.4. Transporteur substitué

§ 1er. Le contrat répondant à la définition de l'article 3.6.3.1, 1°, conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente section. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente section relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.

§ 2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente section. Toutes les dispositions de la présente section régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.

§ 3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.

§ 4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente section ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.

§ 5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

Art. 3.6.3.5. Délai de livraison

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

§ 5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het binnenschip niet in gevaar brengt.

§ 6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimen indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

Art. 3.6.3.4. Ondervervoerder

§ 1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 3.6.3.1., 1°, gesloten tussen een vervoerder en een ondervervoerder moet worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van deze afdeling. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervervoerder.

§ 2. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.

§ 3. De vervoerder dient de afzender in elk geval informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervervoerder.

§ 4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van deze afdeling, is alleen bindend voor de ondervervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.

§ 5. Indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

Art. 3.6.3.5. Afleveringstermijn

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

Art. 3.6.3.6. Obligations de l'expéditeur

§ 1er. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.

§ 2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter:

a. dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises ;

b. marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises ;

c. nature, caractéristiques et propriétés des marchandises ;

d. instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises ;

e. autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

§ 3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau de navigation intérieure ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.

§ 4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

Art. 3.6.3.7. Marchandises dangereuses ou polluantes

§ 1er. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 3.6.3.6, § 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.

§ 2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.

Art. 3.6.3.6. Verplichtingen van de afzender

§ 1. De afzender is verplicht de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te voldoen.

§ 2. De afzender verschaft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen:

a. afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;

b. markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;

c. aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;

d. instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;

e. andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender, verschaft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

§ 3. De afzender verpakt, indien de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, en zodanig dat zij geen schade aan het binnenschip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. Bovendien draagt de afzender, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, zorg voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.

§ 4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Art. 3.6.3.7. Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen

§ 1. Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd is de afzender verplicht, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 3.6.3.6., § 2 bedoelde gegevens, de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.

§ 2. Indien voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, verschaft de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen.

§ 3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.

§ 4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.

§ 5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

Art. 3.6.3.8. Responsabilité de l'expéditeur

§ 1er. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que

a. les indications ou précisions visées à l'article 3.6.3.6, § 2 ou à l'article 3.6.3.7, § 1er sont manquantes, inexactes ou incomplètes ;

b. les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure ;

c. les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.

§ 2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 3.6.3.6 et 3.6.3.7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Art. 3.6.3.9. Résiliation du contrat de transport par le transporteur

§ 1er. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 3.6.3.6, § 2, ou à l'article 3.6.3.7, § 1er et 2.

§ 3. Wanneer gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.

§ 4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook indien hij vóór hij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.

§ 5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in paragraaf 3 of 4 bedoelde maatregelen te nemen.

Art. 3.6.3.8. Aansprakelijkheid van de afzender

§ 1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schaden en kosten die voor de vervoerder of ondervervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:

a. de in artikel 3.6.3.6., § 2 of artikel 3.6.3.7., § 1 bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;

b. de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;

c. de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.

De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. Hetzelfde geldt voor de ondervervoerder.

§ 2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 3.6.3.6. en 3.6.3.7., voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

Art. 3.6.3.9. Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

§ 1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 3.6.3.6., § 2, of in artikel 3.6.3.7., § 1 en 2, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.

§ 2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants:

a. un tiers du fret convenu, ou

b. en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

Art. 3.6.3.10. Livraison des marchandises

§ 1er. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 3.6.3.8, § 1er, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.

§ 2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

Sous-section 3 – Documents de transport

Art. 3.6.3.11. Nature et contenu

§ 1er. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente section un document de transport ; il ne devra établir un connaissement que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.

§ 2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'État où le document de transport est émis.

§ 2. Indien de vervoerder gebruikmaakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen:

a. een derde van de overeengekomen vracht; of

b. naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

Art. 3.6.3.10. Aflevering van de goederen

§ 1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 3.6.3.8., § 1, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van avarij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is.

§ 2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.

Onderafdeling 3 – Vervoersdocumenten

Art. 3.6.3.11. Aard en inhoud

§ 1. De vervoerder is verplicht voor elk vervoer van goederen waarop deze afdeling van toepassing is een vervoersdocument op te maken; hij is alleen verplicht een cognossement op te maken indien de afzender daarom verzoekt en indien dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.

§ 2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procédé niet in strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.

§ 3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles qu'elles sont décrites dans le document de transport.

§ 4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

§ 5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes:

a. les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur ;

b. le destinataire des marchandises ;

c. le nom ou le numéro du bateau de navigation intérieure, au cas où les marchandises seraient prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau de navigation intérieure ;

d. le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison ;

e. la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale ;

f. les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport ;

g. l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes ;

h. les dispositions convenues relatives au fret ;

i. s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie ; s'agissant d'un connaissement, le nombre d'exemplaires originaux ;

j. le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 3.6.3.1, 6° de la présente section n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

Art. 3.6.3.12. Inscription de réserves sur les documents de transport

§ 1er. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport :

§ 3. Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen.

§ 4. Indien het vervoersdocument een cognossement is, levert alleen dit bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend.

§ 5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:

a. de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;

b. de geadresseerde van de goederen;

c. de naam of het nummer van het binnenschip, ingeval de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het binnenschip zijn geladen;

d. de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;

e. de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;

f. de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;

g. de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimen kunnen of moeten worden vervoerd;

h. de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;

i. in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognossementen, het aantal originele exemplaren;

j. de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in deze paragraaf genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 3.6.3.1., 6° van deze afdeling niet aan.

Art. 3.6.3.12. Voorbehouden in de vervoersdocumenten

§ 1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument voorbehouden opnemen:

a. concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications,

notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage ;

b. concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages ;

c. concernant l'état apparent des marchandises.

§ 2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.

§ 3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau de navigation intérieure scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

Art. 3.6.3.13. Connaissement

§ 1er. Les exemplaires originaux d'un connaissement constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.

§ 2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissement présenté en premier lieu ; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.

§ 3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissement à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.

§ 4. Lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 3.6.3.11, § 3, et de l'article 3.6.3.12, § 2.

a. betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschafte gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze

gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van scheepsmeting;

b. betreffende de identificatiemarkeringen, ingeval deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, ingeval de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;

c. betreffende de zichtbare staat van de goederen.

§ 2. Indien de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien hiervan geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.

§ 3. Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het binnenschip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.

Art. 3.6.3.13. Cognossement

§ 1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.

§ 2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.

§ 3. Wanneer de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf.

§ 4. Wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde van het vermoeden van artikel 3.6.3.11., § 3, en artikel 3.6.3.12, § 2, niet tegen hem worden ingeroepen.

Sous-section 4 - Droit de disposer des marchandises

Art. 3.6.3.14. Titulaire du droit de disposer

§ 1er. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises ; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport.

§ 2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,

a. s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire ;

b. s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissement, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.

§ 3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.

Art. 3.6.3.15. Conditions de l'exercice du droit de disposer

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 3.6.3.14, paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer:

a. s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu ;

b. s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur ;

c. rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions ;

d. payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

Sous-section 5 - Responsabilité du transporteur

Art. 3.6.3.16. Responsabilité pour préjudice

§ 1er. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de

Onderafdeling 4 – Het recht om over de goederen te beschikken

Art. 3.6.3.14. Beschikkingsgerechtigde

§ 1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.

§ 2. Het beschikkingsrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en,

a. bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;

b. bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.

§ 3. Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikkingsrecht.

Art. 3.6.3.15. Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht

De afzender of, in de gevallen van artikel 3.6.3.14., paragrafen 2 en 3, de geadresseerde, dient, indien hij zijn beschikkingsrecht wenst uit te oefenen,

a. wanneer het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren over te leggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;

b. wanneer het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument over te leggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;

c. aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden te vergoeden;

d. bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Onderafdeling 5 – Aansprakelijkheid van de vervoerder

Art. 3.6.3.16. Aansprakelijkheid voor schade

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering,

livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

§ 2. Le transporteur n'est pas responsable pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau de navigation intérieure ou après leur déchargement, sauf stipulation contraire.

Art. 3.6.3.17. Préposés et mandataires

§ 1er. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 3.6.3.6, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente section.

§ 4. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1er.

Art. 3.6.3.18. Exonérations particulières de responsabilité

§ 1er. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après:

a. actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer ;

b. manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;

c. transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur ;

alsmede voor vertraging in de aflevering, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

§2. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het binnenschip of na het ogenblik van lossing, tenzij anders overeengekomen.

Art. 3.6.3.17 Ondergeschikten en lasthebbers

§ 1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 2. Indien het vervoer wordt verricht door een ondervervoerder als bedoeld in artikel 3.6.3.6., is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 3. Indien een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervervoerder, hebben deze personen, indien zij bewijzen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervervoerder zich krachtens deze afdeling kan beroepen.

§ 4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van de eerste paragraaf.

Art. 3.6.3.18. Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

§ 1. De vervoerder en de ondervervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:

a. het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;

b. het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;

c. het vervoer van goederen op het dek of in open ruimen, indien dit overeengekomen is met de afzender, of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of indien dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;

d. nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs ;

e. absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux ;

f. insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises ;

g. opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables ;

h. transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.

§ 2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1er du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque. Cette présomption disparaît si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de l'un des risques énumérés au paragraphe 1er du présent article.

Art. 3.6.3.19. Calcul de l'indemnité

§ 1er. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.

§ 2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.

§ 3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

§ 4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.

d. de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;

e. het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, indien zij niet of ondeugdelijk zijn verpakt;

f. onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;

g. hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de vaarwegen;

h. vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.

§ 2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in paragraaf 1 van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één van de in paragraaf 1 van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.

Art. 3.6.3.19. Berekening van de schadevergoeding

§ 1. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.

§ 2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.

§ 3. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.

§ 4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.

§ 5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

Art. 3.6.3.20. Limites maximales de responsabilité

§ 1er. Sous réserve de l'article 3.6.3.23. et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autres colis ou unités de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25.000 unités de compte pour les marchandises y contenues.

§ 2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.

§ 3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1er et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa 1er en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.

§ 4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1er ne s'appliquent pas:

a. lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou

b. lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.

§ 5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

§ 5. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebrek aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.

Art. 3.6.3.20. Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

§ 1. Onverminderd artikel 3.6.3.23. en paragraaf 4 van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666,67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Indien het collo of de andere laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666,67 rekeneenheden een bedrag van 1.500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25.000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.

§ 2. Indien een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid. Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, ingeval deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.

§ 3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge paragraaf 1 en de eerste volzin van deze paragraaf verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaan is.

§ 4. De in paragraaf 1 genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:

a. indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of

b. indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.

§ 5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.

§ 6. Les montants mentionnés au présent article sont à convertir en euro suivant la valeur de l'euro à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Art. 3.6.3.21. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

§ 1er. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente section ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente section ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1er.

Art. 3.6.3.22. Application des exonérations et des limites de responsabilité

Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente section ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

Sous-section 6 - Délais de réclamation

Art. 3.6.3.23. Avis de dommage

§ 1er. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.

§ 2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.

§ 3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.

§ 6. De in dit artikel genoemde bedragen worden geconverteerd in euro op basis van de waarde van de euro op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de euro wordt berekend volgens de waarderingsmethode die het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

Art. 3.6.3.21. Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

§ 1. De vervoerder of de ondervervoerder kan geen aanspraak maken op de in deze afdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 2. De voor de vervoerder of ondervervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in deze afdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in paragraaf 1 omschreven wijze.

Art. 3.6.3.22. Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid

De in deze afdeling voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.

Onderafdeling 6 – Termijn voor het instellen van vorderingen

Art. 3.6.3.23. Mededeling van schade

§ 1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.

§ 2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.

§ 3. Indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.

§ 4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.

§ 5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

Art. 3.6.3.24. Prescription

§ 1er. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente section se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles du droit commun.

L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'État où la procédure est engagée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

Sous-section 7 - Limites de la liberté contractuelle

Art. 3.6.3.25. Clauses frappées de nullité

§ 1er. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 3.6.3.20, § 4, à aggraver la responsabilité, au sens des sous-sections 1 à 7 du Chapitre 3, section 1re, du

§ 4. Indien het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.

§ 5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.

Art. 3.6.3.24. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop deze afdeling van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van gemeen recht.

De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§ 4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze afdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

Onderafdeling 7. Beperking van de contractuele vrijheid

Art. 3.6.3.25. Nietige bedingen

§ 1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 3.6.3.20, § 4, uitbreiding van de aansprakelijkheid in de zin van onderafdeling 1 t.e.m. 7 van hoofdstuk 3. Afdeling

transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 3.6.3.23 et 3.6.3.24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.

§ 2. Sauf stipulation contraire, le transporteur, dans un contrat qui n'est pas régi par les dispositions de la CMNI, est dégagé de toute responsabilité pour :

a. un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau de navigation intérieure ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3.6.3.5, § 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

b. le feu ou une explosion à bord du bateau de navigation intérieure sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau de navigation intérieure ;

c. des défectuosités de son bateau de navigation intérieure ou d'un bateau de navigation intérieure loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

§ 3. Le transporteur est dégagé de la responsabilité en vertu de la présente section à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage.

Sous-section 8. Dispositions particulières

Art. 3.6.3.26. Lieu de chargement et de déchargement

§ 1er. Le transporteur doit, à ses frais, amener le bateau de navigation intérieure 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 de navigation intérieure à des dommages, il peut refuser de s'y rendre, à moins que l' expéditeur ou le destinataire s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dégâts qui seraient occasionnés au bateau de navigation intérieure par suite des risques inhérents à cet emplacement.

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

1. van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 3.6.3.23. en 3.6.3.24. bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.

§2. Behoudens andersluidend beding, is de vervoerder in een overeenkomst die niet valt onder de bepalingen van het CMNI ontheven van aansprakelijkheid voor:

a. een handelen of nalaten van de schipper van het binnenschip, de loods of elke andere persoon in dienst van het binnenschip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3.6.3.5., § 3, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;

b. brand of een explosie aan boord van het binnenschip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het binnenschip is veroorzaakt;

c. gebreken aan zijn binnenschip of aan een gehuurd of bevracht binnenschip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

§ 3. De vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van deze afdeling voor schade veroorzaakt door een kernongeval, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is.

Onderafdeling 8. Bijzondere bepalingen

Art. 3.6.3.26. Laad- en losplaats

§ 1. De vervoerder moet het binnenschip op eigen kosten op de plaats brengen die voor het laden of het lossen is aangewezen.

Indien hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of gevaar oplevert voor schade aan het binnenschip, mag hij weigeren erheen te varen, tenzij de afzender of de geadresseerde zich er schriftelijk toe verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die het binnenschip ten gevolge van de aan die plaats verbonden risico's mocht overkomen.

Indien de gevaren van de plaats niet zichtbaar zijn, is de afzender of de geadresseerde die de vervoerder beveelt zijn binnenschip aldaar te leggen, van rechtswege aansprakelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.

Sans préjudice de ce qui précède, l' expéditeur ou le destinataire est tenu de veiller, pendant tout le temps où le bateau de navigation intérieure se trouve au lieu de chargement ou de déchargement désigné, à ce que cela puisse se faire en toute sécurité.

§ 2. Si le contrat ne stipule qu'un lieu de chargement ou de déchargement, le transporteur doit néanmoins, s'il en est requis, charger au port de charge et décharger au port de destination aux différents emplacements désignés respectivement par l' expéditeur et le destinataire. Ces déhalages se font à la diligence et aux frais respectifs de l' expéditeur ou du destinataire.

Si le contrat stipule que le bateau de navigation intérieure doit être chargé ou déchargé à plusieurs endroits, ou le long de plusieurs autres navires, le transporteur 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 de l' expéditeur ou du destinataire.

Les dispositions du paragraphe 1er du présent article sont également d'application.

§ 3. Dès l'arrivée du bateau de navigation intérieure sur le lieu de chargement ou de déchargement, le transporteur doit annoncer sa présence sur place en le notifiant par écrit. Si, à ce moment, personne n'est présent ou accessible sur le lieu de chargement ou de déchargement pour constater l'arrivée du bateau de navigation intérieure ou si le contrat ne précise pas à qui la notification doit être faite, elle est valablement faite à l' expéditeur ou au destinataire.

En cas de contestation sur le fait de savoir si le bateau de navigation intérieure se trouve sur le lieu de chargement ou de déchargement au moment de la notification, le transporteur peut en apporter la preuve par tous moyens de droit.

Tout droit de contestation s'éteint si celle-ci n'est pas communiquée par écrit au transporteur dans les 24 heures suivant la notification susmentionnée. Si le délai expire un dimanche ou un jour férié où il n'est pas travaillé, ce délai est prolongé jusqu'au jour ouvrable suivant à 10 heures.

Art. 3.6.3.27. Chargement et déchargement

§ 1er. Par chargement, on entend également l'arrimage et le calage de la cargaison.

Le déchargement d'un bateau de navigation intérieure comprend également les mesures nécessaires au déchargement des restes et au lavage, au dégazage et à la ventilation et à la réception des déchets ainsi que les mesures nécessaires à la délivrance d'une attestation de déchargement, si ces mesures sont obligatoires en vertu de la CDNI.

Onverminderd het voorgaande is de afzender of geadresseerde verplicht gedurende de ganse tijd dat het binnenschip zich op de aangewezen laad- of losplaats bevindt, er voor te zorgen dat het veilig kan.

§ 2. Ingeval de overeenkomst slechts één laad- of één losplaats bepaalt, moet de vervoerder niettemin, desgevraagd, in de ladingshaven laden en in de bestemmingshaven lossen op de verschillende plaatsen die door de afzender respectievelijk de geadresseerde worden aangewezen. Het daartoe nodige verhalen geschiedt op verzoek en op kosten van de afzender of van de geadresseerde.

Ingeval de overeenkomst bepaalt dat het binnenschip op meer dan een plaats of langszij van meer dan een ander schip moet worden geladen of gelost, moet de vervoerder zich op eigen kosten eenmaal naar elk van de aangewezen plaatsen of langszij van elk schip begeven, terwijl het verdere verhalen voor rekening is van de afzender of van de geadresseerde.

De bepalingen van de eerste paragraaf van dit artikel zijn eveneens van toepassing.

§ 3. Zodra het binnenschip op de laad- of losplaats is aangekomen, dient de vervoerder zich ter plaatse aan de exploitant van de overslaginstallatie aan te melden door hiervan schriftelijk kennis te geven. Indien op dat ogenblik op de laad- of losplaats niemand aanwezig of bereikbaar is om de aankomst van het binnenschip vast te stellen of de overeenkomst niet bepaalt aan wie de kennisgeving dient te geschieden, geschiedt deze rechtsgeldig aan de afzender of geadresseerde.

In geval van betwisting of het binnenschip zich op het tijdstip van de kennisgeving op de laad- of losplaats bevindt, mag de vervoerder hiervan het bewijs leveren door alle middelen van recht.

Elk recht op betwisting vervalt indien deze niet binnen de 24 uren na de hiervoor genoemde kennisgeving schriftelijk aan de vervoerder wordt ter kennis gebracht. Indien de termijn verstrijkt op een zon- of feestdag waarop niet gewerkt wordt, wordt deze termijn verlengd tot de eerstvolgende werkdag om 10 uur 's ochtends.

Art. 3.6.3.27. Laden en lossen

§1. Onder laden wordt mede verstaan het stuwen en vastzetten van de lading.

Tot het lossen van een binnenschip behoren tevens de maatregelen tot nalossen en wassen, ontgassen en ventileren en inname van afval, en tot afgifte van een losverklaring, indien deze op grond van het CDNI verplicht zijn.

§ 2. L'expéditeur a le droit d'inspecter le bateau de navigation intérieure, les cales ou les réservoirs et tout autre équipement de chargement et de déchargement du bateau de navigation intérieure pour s'assurer qu'ils sont appropriés avant le chargement. Le chargement du bateau de navigation intérieure, sans qu'aucune remarque ait été formulée au préalable, est considéré comme une présomption que le bateau de navigation intérieure, les cales ou les réservoirs et tous les autres équipements de chargement et de déchargement du bateau de navigation intérieure sont appropriés pour recevoir la cargaison, la transporter sans entraves et la livrer.

Le bateau de navigation intérieure est présumé être apte à la navigation s'il s'y trouve un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou un certificat de visite valide ou, dans l'attente de la délivrance d'un tel certificat, un certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure ou un certificat de visite provisoire, sans réserves susceptibles d'affecter son aptitude à la navigation.

§ 3. Le transporteur n'est pas tenu de mettre gratuitement à la disposition de l' expéditeur ou du destinataire les équipements de chargement et de déchargement du bateau de navigation intérieure en vue du chargement et du déchargement.

§ 4. Le transporteur doit mettre le bateau de navigation intérieure à disposition au lieu de chargement, prêt à être chargé, et au lieu de déchargement, prêt à être déchargé, et respecter les règles de sécurité qui y sont applicables, à condition que la sécurité du bateau de navigation intérieure ne soit pas compromise et qu'il n'en résulte pas des coûts ou des obligations allant au-delà de ce qui est nécessaire pour la sécurité.

§ 5. Le transporteur détermine d'après l'arrimage l'ordre de chargement et de déchargement.
Le délai de chargement ou de déchargement pour celui qui doit charger ou décharger le premier court suivant la règle établie au paragraphe 2 et, pour chacun des autres expéditeurs 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 l' expéditeur ou destinataire précédent aura terminé le chargement ou le déchargement de son lot.

§ 6. Pour les marchandises en vrac, il est procédé aux constatations de comptage, mesurage ou jaugeage par des peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés; s'il n'y a pas 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.

Si après le déchargement le bateau de navigation intérieure doit être jaugé à vide, cette opération doit se faire le jour du déchargement.

§ 2. De afzender heeft het recht het binnenschip, de ruimen of tanks en alle andere laad- en losuitrusting van het binnenschip voorafgaand aan belading op hun geschiktheid te keuren. Het laden van het binnenschip, zonder dat voorafgaand enige opmerking werd geformuleerd, geldt als vermoeden dat het binnenschip, de ruimen of tanks en alle andere laad- en losuitrusting van het binnenschip geschikt zijn om de lading in te nemen, onbelemmerd te vervoeren en af te leveren.

Het binnenschip wordt vermoed geschikt te zijn om te varen, indien het voorzien is van een geldig Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek of, indien in afwachting van de uitreiking hiervan, van een voorlopig Uniebinnenvaartcertificaat of voorlopig certificaat van onderzoek, zonder voorbehouden die op de geschiktheid invloed kunnen hebben.

§ 3. De vervoerder is niet verplicht, met het oog op het laden en lossen, de laad- en losuitrusting van het binnenschip kosteloos ter beschikking te stellen van de afzender of geadresseerde.

§ 4. De vervoerder dient het binnenschip op de laadplaats laadgereed en op de losplaats losgereed ter beschikking te stellen en op de laad- of losplaats de aldaar toepasselijke veiligheidsvoorschriften in acht te nemen, voor zover deze de veiligheid van het binnenschip niet in gedrang brengen noch kosten of verplichtingen inhouden die verder reiken dan noodzakelijk is met het oog op de veiligheid.

§ 5. De vervoerder bepaalt, al naar de stuwing, de volgorde bij het laden en lossen.
Voor degene die het eerst moet laden of lossen, begint de laad- of lostijd volgens de regel van paragraaf 2 en voor elk der volgende afzenders of geadresseerden bij het verstrijken van de termijn die aan de vorige toegestaan werd of, ingeval deze niet binnen
de bepaalde termijn met het laden of lossen van zijn goederen gereedkomt, op het ogenblik waarop hij daarmee klaar is.

§ 6. Voor stortgoederen geschieden de vaststellingen van tellen, wegen en meten door beëdigde wegers of meters; zijn er geen beëdigde wegers of meters, dan geschieden de vaststellingen door wegers, of meters aangewezen door partijen.

Er worden gewichts- of meetbiljetten opgemaakt naar mate van het laden en aan iedere partij overhandigd.

Indien na de lossing het binnenschip leeg moet worden gemeten, moet zulks op de dag van lossing geschieden.

§ 7. L'expéditeur ou le destinataire est responsable des dommages causés au bateau de navigation intérieure par le chargement ou le déchargement, à moins que les dommages ne soient dus à une faute du transporteur.

§ 8. Le déchargement est terminé lorsque la cargaison a été complètement déchargée et que toutes les obligations énoncées dans la CDNI ont été remplies, y compris, s'il y a lieu, la délivrance d'une attestation de déchargement.

Art. 3.6.3.28. Délai de starie

§ 1er. Le délai de starie est fixé par les parties dans le contrat et est exprimé en jours entiers ou en parties de jour. Le délai de starie peut être fixé séparément pour le chargement et pour le déchargement ou conjointement.

S'il y a plusieurs lieux de chargement et de déchargement, le délai de starie total ne peut être plus long que lorsqu'il n'y a qu'un seul expéditeur ou destinataire.

§ 2 Si aucun délai de starie n'a été convenu dans le contrat, il sera déterminé en fonction du temps raisonnablement nécessaire pour charger ou décharger les marchandises en question.

Le Roi peut, après consultation de la Commission navigation intérieure, définir des indicateurs pour déterminer le délai de starie.

§ 3. Le délai de starie, de chargement ou de déchargement prend cours après la notification d'arrivée, à condition que le bateau soit prêt à être chargé ou déchargé, sauf s'il en est convenu autrement.

Dans ce cas, le délai de starie, de chargement ou de déchargement prend cours à l'heure convenue. Si le chargement ou le déchargement commence plus tôt, il prend cours à ce moment.

Le délai de starie, de chargement ou de déchargement se poursuit sans interruption, sauf s'il en est convenu autrement.

S'il a été stipulé que le délai de starie, de chargement et/ou de déchargement est interrompu, ce délai se poursuivra néanmoins sans interruption si ces jours sont utilisés.

Si une interruption a été convenue, mais que le délai convenu de starie, de chargement et/ou de déchargement n'a pas été respecté, sans faute du transporteur ou par force majeure, cela ne peut être invoqué.

§ 4. Dans tous les cas où le bateau de navigation intérieure reste plus longtemps que le délai de chargement ou de déchargement depuis la notification d'arrivée au lieu de chargement ou de déchargement jusqu'au départ de celui-ci, le transporteur a le droit d'être indemnisé pour tous les dommages qu'il subit de ce fait, à moins que le retard ne soit dû à un cas de force majeure ou à une faute du transporteur lui-même.

§ 7. De afzender of geadresseerde is aansprakelijk voor schade aan het binnenschip die door het laden of lossen wordt veroorzaakt, tenzij de schade is ontstaan door schuld van de vervoerder.

§ 8. De lossing is beëindigd wanneer de lading geheel gelost is en daarbij aan alle verplichtingen opgenomen in het CDNI is voldaan, met inbegrip van de afgifte van een losverklaring, indien verplicht.

Art. 3.6.3.28 Ligtijd

§ 1 De ligtijd wordt door partijen in de overeenkomst vastgelegd en uitgedrukt in volle dagen of in delen van een dag. De ligtijd kan afzonderlijk worden bepaald voor het laden en voor het lossen of gezamenlijk.

Indien er verscheidene laad-en losplaatsen zijn, mag de totale ligtijd niet meer bedragen dan wanneer er slechts één afzender of geadresseerde is.

§ 2 Indien geen ligtijd in de overeenkomst werd bedongen, wordt deze vastgesteld op de tijd die redelijkerwijs nodig is om de betreffende goederen te laden of te lossen.

De Koning kan, na raadpleging van de Commissie Binnenvaart, daarbij indicatoren vaststellen voor het bepalen van de ligtijd.

§ 3. De lig-, laad- of lostijd gaat in na aankomstmelding, mits laad- of losgereed, tenzij anders overeengekomen.

In dat geval gaat de lig-, laad- of lostijd in op het overeengekomen tijdstip. Indien echter eerder met laden of lossen wordt begonnen, gaat hij op dat ogenblik in.

De lig-, laad- of lostijd loopt ononderbroken voort, tenzij anders overeengekomen.

Indien bedongen werd dat de lig-, laad- en/of lostijd onderbroken wordt, loopt die tijd niettemin ononderbroken door indien deze gebruikt wordt.

Indien een onderbreking werd overeengekomen, maar de overeengekomen lig-, laad- en/of lostijd niet werd nageleefd, buiten schuld van de vervoerder of overmacht, kan hierop geen beroep worden gedaan.

§ 4. In alle gevallen waarin het binnenschip vanaf de kennisgeving van de aankomst op de laad- of losplaats tot aan het vertrek aldaar langer verblijft dan de laad- of lostijd, is de vervoerder gerechtigd op vergoeding van alle schade die hij daardoor lijdt, tenzij het oponthoud te wijten is aan overmacht of schuld van de vervoerder zelf.

L'indemnité, appelée surestaries, peut être fixée dans le contrat, à défaut de quoi le transporteur devra prouver le dommage.

L'indemnité est due de plein droit après l'expiration du délai de chargement ou de déchargement, sans mise en demeure.

Le Roi peut, sur avis de la Commission navigation intérieure, définir des indicateurs pour calculer l'indemnité.

§ 5. Les dispositions reprises dans les paragraphes précédents du présent article ne s'appliquent pas si le fret est déterminé sur la base d'une location journalière ou mensuelle.

Toutefois, si le fret est basé sur un nombre donné d'heures d'utilisation du bateau de navigation intérieure par jour et que ce nombre d'heures est dépassé, le transporteur a droit à une indemnisation pour les heures supplémentaires calculées au pro rata par rapport au nombre d'heures convenu.

Art. 3.6.3.29. Dispositions relatives aux marchandises à charger

§ 1er . L'expéditeur n'est pas autorisé à proposer au transport des marchandises dont le transport n'est pas autorisé en vertu de la législation internationale ou nationale ou de règlements locaux.L'expéditeur n'est pas autorisé à charger des marchandises autres que celles spécifiées dans le contrat.

§ 2. Si le contrat contient la clause "environ", l'expéditeur peut charger deux pourcent et demi en moins ou en plus, pour autant que la capacité du bateau de navigation intérieure le permette et qu'il y ait un supplément de fret pour le surplus.

Art. 3.6.3.30. Dispositions relatives à une navigation sans entraves

§ 1er. Lorsque, pour atteindre le port de destination, le bateau de navigation intérieure doit naviguer sur un fleuve ou sur une rivière à courant libre, le transporteur ne peut être obligé de charger la totalité de la quantité stipulée si le niveau d'eau est tel que le bateau de navigation intérieure ne pourrait, avec un plein chargement, arriver à destination.

§ 2. Le bateau de navigation intérieure ne peut être tenu de se frayer un chemin à travers les glaces ou de naviguer dans un port ou une zone non libre de glaces.

§ 3. Le transporteur a le droit de transborder les marchandises en tout ou en partie dans d'autres navires ou de les entreposer dans d'autres navires ou à quai, dans la mesure où cela semble nécessaire, compte tenu des circonstances, dans l'intérêt du bateau de navigation intérieure ou de la cargaison. L'expéditeur et le destinataire sont solidairement responsables envers le transporteur des frais supplémentaires encourus, pour autant que les mesures en question ne soient pas dues à une faute du transporteur.

De schadevergoeding, overliggeld genaamd, kan in de overeenkomst worden bepaald, bij gebreke waarvan de vervoerder de schade dient te bewijzen.

De schadevergoeding is van rechtswege verschuldigd na afloop van de laad- of lostijd, zonder ingebrekestelling.

De Koning kan, op advies van de Commissie Binnenvaart, indicatoren aanduiden ter berekening van de schadevergoeding.

§ 5. De in voorgaande paragrafen van dit artikel opgenomen bepalingen, gelden niet indien de vracht is bepaald op basis van een dag- of maandhuur.

Indien echter de vracht gebaseerd is op een bepaald aantal uren inzet van het binnenschip per dag en dit aantal uren overschreden wordt, heeft de vervoerder recht op vergoeding van de bijkomende uren pro rata berekend ten opzichte van het aantal overeengekomen uren.

Art. 3.6.3.29. Bepalingen met betrekking tot de te laden goederen

§ 1. Het is de afzender niet toegelaten goederen ten vervoer aan te bieden waarvan het vervoer krachtens internationale of nationale wetgeving of plaatselijke reglementen niet toegelaten is.Het is de afzender niet toegelaten andere goederen te laden dan deze bepaald in de overeenkomst.

§ 2. Indien de overeenkomst de vermelding "ongeveer" bevat, kan de afzender tweeëneenhalf procent meer of minder inladen, voor zover het vermogen van het binnenschip zulks toelaat en mits een vrachttoeslag voor het meerdere.

Art. 3.6.3.30. Bepalingen met betrekking tot een ongehinderde vaart

§ 1. Wanneer het binnenschip op een stroom of rivier met vrije loop moet varen om de haven van bestemming te bereiken, kan de vervoerder niet verplicht worden de gehele bedongen hoeveelheid in te laden, indien het binnenschip ten gevolge van de waterstand niet met een volle lading ter bestemming zou geraken.

§ 2. Het binnenschip kan niet worden verplicht zich een weg te banen door het ijs of een niet-ijsvrije haven of een niet ijsvrij gebied in te varen.

§ 3. De vervoerder heeft het recht om de goederen geheel of ten dele over te laden in andere schepen op of op te slaan in andere schepen of aan wal voor zover dit onder de gegeven omstandigheden in het belang van het binnenschip of de lading noodzakelijk lijkt te zijn. De afzender en de geadresseerde zijn hoofdelijk aansprakelijk tegenover de vervoerder voor de extra kosten die daardoor ontstaan, voor zover de betreffende maatregelen niet door schuld van de vervoerder moesten worden getroffen.

Le transbordement ou l'entreposage s'effectue au nom et pour le compte et aux risques de l'expéditeur et du destinataire.

Art. 3.6.3.31. Fret et autres créances sur les marchandises

§ 1er. Lorsque l'expéditeur n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée au contrat, il est tenu d'acquitter le fret pour la quantité non chargée avant le début du transport. La présente disposition ne s'applique pas si un fret en bloc ou un fret par jour ou partie de jour a été convenu.

Le transporteur peut également exiger un acompte égal à un tiers du fret au moment où le chargement est terminé.

Le transporteur a le droit de ne pas commencer à naviguer tant que les montants visés aux premier et deuxième alinéas n'ont pas été payés.

§ 2. Sans préjudice des dispositions du § 1er, le fret est exigible dès l'expiration du délai de déchargement.

Les autres créances sur les marchandises auxquelles le contrat donne lieu, telles que les frais supplémentaires, les surestaries et autres indemnités, ainsi que la contribution en avarie commune le cas échéant, sont exigibles dès que le fait générateur de la créance s'est produit et pour autant que son exigibilité ne soit pas contestée.

Si les montants visés à l'alinéa 1er ou 2 ou leur exigibilité sont contestés ou s'il est dérogé aux alinéas précédents du présent paragraphe, le transporteur peut exiger la constitution d'une sûreté et refuser l'appareillage ou la poursuite du voyage ou la livraison des marchandises tant que cette sûreté n'a pas été constituée.

À moins que le transporteur ou, en cas de transport substitué, le transporteur substitué, n'ait confirmé dans le document de transport que les créances sur les marchandises ont été acquittées, toute clause excluant le droit de constituer une sûreté et le droit d'exiger du destinataire demandant la livraison le paiement des montants visés au présent article est nulle.

§ 3. L'acceptation, par le transporteur, du solde du fret calculé sur le poids débarqué n'implique pas la reconnaissance du manquant.

§ 4. Lorsqu'une partie des marchandises ne parvient pas à destination, il n'est dû qu'un fret proportionnel, ce fret proportionnel ne pouvant être inférieur au tiers du fret convenu.

Si des marchandises ont dû être jetées par-dessus bord pour le salut commun du bateau de navigation intérieure et de la cargaison, le fret entier est dû mais contribue à l'avarie commune.

Het overslaan of de opslag geschieden namens en voor rekening en risico van de afzender en de geadresseerde.

Art. 3.6.3.31. Vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen

§ 1. Wanneer de afzender de in de overeenkomst vermelde hoeveelheid goederen niet heeft ingeladen, is de afzender verplicht de vracht, voor de niet geladen hoeveelheid voor het begin van het vervoer te voldoen. De voorliggende bepaling is niet van toepassing indien een blokvracht of een vracht per dag of deel van een dag werd afgesproken.

De vervoerder kan tevens op het tijdstip van beëindiging van de belading een voorschot gelijk aan een derde van de vracht eisen.

De vervoerder is gerechtigd de afvaart niet aan te vatten, zolang de in het eerste en tweede lid genoemde bedragen niet zijn voldaan.

§ 2. Onverminderd de bepalingen van § 1 is de vracht opeisbaar zodra de lostijd is verstreken.

De overige op de goederen rustende vorderingen waartoe de overeenkomst aanleiding geeft, zoals bijkomende kosten, overliggelden en andere schadevergoedingen, alsmede desgevallend de bijdrage in averij-grosse, zijn opeisbaar zodra het feit dat tot de vordering aanleiding heeft gegeven, zich heeft voorgedaan en mits de verschuldigdheid niet wordt betwist.

Worden de in het eerste of tweede lid bedoelde bedragen of de verschuldigdheid ervan betwist of is afgeweken van de voorgaande leden van deze paragraaf, kan de vervoerder het stellen van een zekerheid eisen en mag hij de afvaart of de voortzetting van de reis of de aflevering van de goederen weigeren zolang deze niet wordt gesteld.

Behoudens indien door de vervoerder, of in geval van ondervervoer door de ondervervoerder, in het vervoersdocument werd bevestigd dat op de goederen rustende vorderingen voldaan zijn, is elk beding dat het recht op het stellen van zekerheid en het recht om van de geadresseerde, die om aflevering verzoekt, betaling van de in dit artikel genoemde bedragen te vorderen, uitsluit, nietig.

§ 3. Aanvaarding door de vervoerder van het saldo van de vracht, berekend naar het uitgeleverd gewicht, sluit geen erkenning in van manco.

§ 4. Ingeval een deel van de goederen niet ter bestemmingsplaats aankomt, is slechts een evenredige vracht verschuldigd, die niet minder mag bedragen dan een derde van de overeengekomen vracht.

Is een deel van de goederen over boord geworpen tot gemeen behoud van het binnenschip en lading, dan is de volle vracht verschuldigd, maar draagt zij bij in de averij-grosse.

Ces règles ne préjudicient pas aux recours éventuels contre ceux dont la faute a provoqué la perte ou la non-arrivée de la marchandise.

§ 5. Sans préjudice à l'article 3.6.3.19 § 5, la perte ou les dommages subis par les marchandises ou un retard de livraison ne portent nullement préjudice au droit du transporteur aux autres créances sur les marchandises.

Art. 3.6.3.32. Droits de résiliation dans le chef de l' expéditeur

§ 1er. L' expéditeur peut résilier le contrat sans indemnité si le transporteur ne se trouve pas au lieu de chargement désigné à l'heure convenue.

§ 2. L' expéditeur peut résilier le contrat sans indemnité si le bateau de navigation intérieure n'est pas approprié pour recevoir la cargaison ou n'est pas apte à naviguer ou n'a pas l'équipement et l'équipage requis en vertu de la réglementation en vigueur ou les licences nationales et internationales nécessaires au transport des marchandises en question et si le transporteur ne prend pas les mesures nécessaires pour remédier à la situation après mise en demeure. Si l'aptitude du bateau de navigation intérieure est contestée, l'état d'aptitude est déterminé de manière contraignante entre les parties par un expert désigné à cet effet entre les parties ou sur requête unilatérale par ordonnance du tribunal. Les frais y afférents sont à la charge de la partie reconnue en tort.

Si le transporteur est reconnu en tort ou ne conteste pas l'inaptitude à recevoir la cargaison, il doit également indemniser les dommages subis par l' expéditeur en raison de la différence de fret et des frais exposés, sauf s'il peut prouver la force majeure. Si l' expéditeur est reconnu en tort, il doit indemniser le transporteur pour les dommages subis.

§ 3. L' expéditeur a également le droit, tant que le chargement n'a pas commencé, de résilier le contrat moyennant le paiement d'une indemnité égale à la moitié du fret, le cas échéant augmentée de l'indemnité visée à l'article 3.6.3.31, § 4.

§ 4. L' expéditeur a également le droit, dès que le chargement a commencé, de ne pas poursuivre le chargement et de décharger de nouveau les marchandises déjà chargées à ses frais et risques. Le contrat est considéré comme résilié dès que le bateau de navigation intérieure est complètement déchargé et qu'il a été satisfait à toutes les obligations éventuelles de la CDNI.

Si l' expéditeur fait usage de ce droit, le transporteur a droit au paiement de la totalité du fret, le cas échéant augmentée de l'indemnité visée à l'article 3.6.3.31, § 4.

Deze regels doen geen afbreuk aan het recht van verhaal op degenen door wier schuld de goederen verloren gegaan of niet aangekomen zijn.

§ 5. Onverminderd het bepaalde in artikel 3.6.3.19 §5, doet verlies of beschadiging van de goederen of vertraging in de aflevering geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de overige op de goederen rustende vorderingen.

Art. 3.6.3.32. Beëindigingsrechten in hoofde van de afzender

§ 1. De afzender mag de overeenkomst zonder vergoeding ontbinden, ingeval de vervoerder zich niet op de overeengekomen tijd op de aangewezen laadplaats bevindt.

§ 2. De afzender mag de overeenkomst zonder vergoeding ontbinden, ingeval het binnenschip niet geschikt is om de lading in te nemen of niet geschikt om te varen of niet voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning of zeewaardig of de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen en de vervoerder niet het nodige doet om na ingebrekestelling hieraan te verhelpen. Indien betwisting rijst of het binnenschip daartoe geschikt is, wordt de staat van geschiktheid bindend tussen partijen vastgesteld door een daartoe tussen partijen of op eenzijdig verzoekschrift bij beschikking van de rechtbank aangestelde deskundige. De kosten hieraan verbonden zijn voor rekening van de in het ongelijk gestelde partij.

Indien de vervoerder in het ongelijk wordt gesteld of de niet geschiktheid om de lading in te nemen, niet betwist, moet hij tevens de schade vergoeden die de afzender lijdt wegens vrachtverschil en kosten, tenzij hij overmacht kan bewijzen. Indien de afzender in het ongelijk wordt gesteld dient hij de schade te vergoeden die de vervoerder hierdoor lijdt.

§ 3. De afzender is tevens gerechtigd, zolang niet met belading een aanvang is genomen, de overeenkomst te ontbinden, mits betaling van een schadevergoeding gelijk aan de helft van de vracht, desgevallend vermeerderd met de schadevergoeding waarvan sprake in art 3.6.3.31 § 4.

§ 4. De afzender is tevens gerechtigd, zodra met belading een aanvang is genomen, het laden niet verder te zetten en op zijn kosten en risico de reeds geladen goederen opnieuw te lossen. De overeenkomst wordt als ontbonden beschouwd zodra het binnenschip geheel gelost is en aan alle eventuele verplichtingen van het CDNI is voldaan.

Indien de afzender van dit recht gebruik maakt, heeft de vervoerder recht op betaling van de gehele vracht, desgevallend vermeerderd met de schadevergoeding waarvan sprake in art. 3.6.3.31 § 4.

Art. 3.6.3.33. Droits de résiliation dans le chef du transporteur

§ 1er. Si une date de notification pour le chargement a été convenue et que le transporteur, en raison d'un cas de force majeure, ne peut la respecter, le transporteur a le droit de résilier le contrat, sans être redevable d'aucune indemnité et sans pouvoir prétendre lui-même à une quelconque indemnité, à moins que les parties ne conviennent d'une autre date de notification.

§ 2. Si le bateau de navigation intérieure fait naufrage pendant l'exécution du contrat, celui-ci prend fin de plein droit.

Si, au cours de l'exécution du contrat, le bateau de navigation intérieure, sans avoir fait naufrage, est endommagé à un point tel que, de l'avis du transporteur, il ne vaut pas la peine de procéder aux réparations nécessaires pour l'exécution du contrat ou que ces réparations ne sont pas possibles dans un délai raisonnable, le transporteur a le droit de résilier le contrat.

Si une circonstance visée aux alinéas précédents du présent article se produit pendant la navigation jusqu'au lieu de chargement ou de déchargement, il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que cette circonstance est due à la faute du transporteur.

§ 3. De plus, le transporteur a le droit de résilier le contrat, sans mise en demeure, au lieu de chargement, si le délai de chargement ou en cas de délai de chargement et de déchargement conjoint, la moitié du délai de starie, est dépassé(e) de 48 heures.

Dans ce cas, le transporteur a droit au paiement de la moitié du fret convenu ainsi qu'à l'indemnité visée à l'article 3.6.3.31, § 4.

§ 4. De plus, le transporteur a le droit de résilier le contrat, sans mise en demeure, au lieu de déchargement, et de décharger la cargaison aux risques et frais de celui à qui elle appartient si le délai de starie ou, en cas de délai de chargement et de déchargement conjoint, la moitié du délai de starie depuis l'heure d'arrivée au lieu de déchargement, est dépassé(e) de 48 heures, sans que le déchargement ait commencé.

Dans ce cas, le transporteur a droit au paiement du fret convenu et à l'indemnité visée à l'article 3.6.3.31, § 4, s'il y a lieu, ainsi qu'à l'indemnisation de tous les autres dommages subis et des frais qu'il a engagés.

L'article 3.6.3.34 peut également être appliqué.

§ 5. Dans tous les cas où le fret convenu est déterminé sur la base d'une location journalière ou mensuelle, les dispositions des §§ 3 et 4 ne sont pas applicables.

Art. 3.6.3.33. Beëindigingsrechten in hoofde van de vervoerder

§ 1. Indien een melddatum voor belading is overeengekomen en de vervoerder, door overmacht, deze niet kan nakomen, is de vervoerder gerechtigd, zonder enige schadevergoeding verschuldigd te zijn en zonder zelf op enige vergoeding aanspraak te kunnen maken, de overeenkomst te ontbinden, tenzij partijen een andere melddatum overeenkomen.

§ 2. Indien het binnenschip tijdens de uitvoering van de overeenkomst vergaat, eindigt deze van rechtswege.

Wanneer het binnenschip, zonder dat het vergaan is, tijdens de uitvoering van de overeenkomst zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het, naar het oordeel van de vervoerder, het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dit herstel binnen redelijke termijn niet mogelijk is, is de vervoerder gerechtigd de overeenkomst op te zeggen.

Indien zich een omstandigheid voordoet, zoals bepaald in de vorige leden van dit artikel, en deze zich voordoet tijdens de vaart om zich naar de laad- of losplaats te begeven, wordt tot bewijs van het tegendeel vermoed dat deze omstandigheid te wijten is aan schuld van de vervoerder.

§ 3. Tevens is de vervoerder gerechtigd op de laadplaats de overeenkomst te ontbinden, zonder ingebrekestelling, indien de laadtijd of bij een gezamenlijke laad- en lostijd de helft van de ligtijd, met 48 uren overschreden is.

In dat geval heeft de vervoerder recht op betaling van de helft van de overeengekomen vracht alsmede de schadevergoeding waarvan sprake in art. 3.6.3.31 § 4.

§ 4. Tevens is de vervoerder gerechtigd op de losplaats, zonder ingebrekestelling, de overeenkomst te beëindigen en op risico en kosten van wie het behoort de lading te lossen, indien de ligtijd of bij een gezamenlijke laad- en lostijd de helft van de ligtijd sedert het tijdstip van aankomst op de losplaats, met 48 uren overschreden is, zonder dat met lossing een aanvang is genomen.

In dat geval heeft de vervoerder recht op betaling van de overeengekomen vracht alsmede de in art. 3.6.3.31 § 4 bedoelde schadevergoedingen, indien van toepassing, alsmede vergoeding van alle overige schade die hij daardoor lijdt en kosten die hij heeft uitgestaan.

Tevens kan toepassing worden gemaakt van artikel 3.6.3.34.

§ 5. In alle gevallen waarin de overeengekomen vracht is bepaald op basis van een dag- of maandhuur, zijn de bepalingen van § 3 en 4 niet van toepassing.

Dans les autres cas où le transporteur peut procéder à la résiliation en vertu du présent article, le transporteur a droit à une indemnité pour chaque jour écoulé depuis le moment où le bateau de navigation intérieure s'est rendu au lieu de chargement jusqu'à la résiliation du contrat, sans préjudice de l'indemnisation d'autres dommages et frais.

§ 6. Les motifs de résiliation susmentionnés ainsi que le § 5 ne portent nullement préjudice au droit de résiliation visé à l'article 3.6.3.9 et aux indemnités auxquelles le transporteur peut prétendre dans ce cas.

Art. 3.6.3.34. Litiges à la livraison

§ 1er. En cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un expert désigné à l'amiable par les parties ou nommé par une ordonnance du Président du Tribunal de l'entreprise.

§ 2. L'ordonnance peut, le cas échéant, ordonner que les marchandises :

1° seront déposés ou mis sous séquestre, ainsi que qu'ils seront emmenés dans un dépôt public ou privé ;

2° sera vendu soit sous seing privée, soit publiquement, aux conditions déterminées par le président ;

3° en cas de danger imminent pour les personnes, les biens ou l'environnement, soient rendues inoffensif ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée par rapport au danger que présente le bien, être détruit.

§3. Le produit de la vente sera utilisé en priorité pour payer ce qui est dû au transporteur.

Art. 3.6.3.35 Droit d'action de l'expéditeur et du destinataire

Tant l'expéditeur que le destinataire sont en droit de réclamer des dommages causés par la perte ou l'endommagement de la marchandise ou pour retard de livraison.

Sous-section 9 Sûretés du transporteur

Art. 3.6.3.36. Sûretés du transporteur

§ 1er. Le fret, les autres créances sur les marchandises ainsi que la contribution en avarie commune sont privilégiés sur les marchandises pendant qu'elles se trouvent en la possession du transporteur et pendant les vingt-quatre heures qui suivent la remise au destinataire, pourvu que celui-ci en conserve la possession.

In de overige gevallen waarin de vervoerder onder dit artikel tot ontbinding kan overgaan, heeft de vervoerder recht op vergoeding voor elke dag vanaf het tijdstip dat het binnenschip zich naar de laadplaats heeft begeven tot op het ogenblik van de beëindiging van de overeenkomst, onverminderd vergoeding van andere schade en kosten.

§ 6. De hiervoor genoemde ontbindingsgronden alsmede § 5 doen geen afbreuk aan het recht tot ontbinding vermeld in art. 3.6.3.9 en de vergoedingen waarop de vervoerder in dat geval aanspraak kan maken.

Art. 3.6.3.34. Geschillen bij aflevering

§1. Wanneer de vervoerde goederen worden geweigerd of aangaande de inontvangstneming daarvan geschil is ontstaan, wordt de staat van de goederen, indien een belanghebbende het vordert, onderzocht door een deskundige in der minne aangesteld door partijen of bij beschikking van de Voorzitter van de Ondernemingsrechtbank.

§2. De beschikking kan, al naargelang het geval, bevelen dat de goederen:

1° in bewaring zullen worden gegeven of onder sekwester gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht;

2° hetzij onderhands of openbaar onder de door de Voorzitter bepaalde voorwaarden zullen worden verkocht;

3° in geval van onmiddellijk gevaar voor personen, zaken of het milieu, onschadelijk zullen worden gemaakt, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de van goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen.

§3. De opbrengst van de verkoop zal bij voorrang worden besteed ter voldoening van hetgeen aan de vervoerder verschuldigd is.

Art. 3.6.3.35 Vorderingsgerechtigdheid afzender en geadresseerde

Zowel de afzender als geadresseerde zijn vorderingsgerechtigdheid wegens schade door verlies of beschadiging van de goederen of wegens vertraging in de aflevering.

Onderafdeling 9 Zekerheidsrechten vervoerder

Art. 3.6.3.36. Zekerheidsrechten vervoerder

§ 1. De vracht, de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede de bijdrage in avarij-grosse zijn bevoorrecht op de goederen gedurende de tijd dat deze in het bezit zijn van de vervoerder en gedurende de vierentwintig uren die op de afgifte aan de geadresseerde volgen, mits laatstgenoemde er het bezit van behoudt.

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

§ 2. Le transporteur a également le droit d'exercer un droit de rétention sur la cargaison tant que les créances sur les marchandises n'ont pas été acquittées.

§ 3. Toute clause qui exclut l'application de cet article est nulle.

Chapitre 4. Contrats d'emport ou de remorquage

Section 1ère. Dispositions générales

Art. 3.6.4.1. Application matérielle et internationale

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux contrats d'emport, ainsi qu'aux contrats de remorquage de bateau de navigation intérieure.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également si le poussage est effectué par un bateau de navigation intérieure autre qu'un pousseur.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas à l'emport ou au remorquage d'un navire, qui est réalisé dans le cadre d'une opération d'assistance ou de sauvetage.

Dans le respect des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3, les parties peuvent prévoir par contrat des dispositions autres que celles du présent chapitre, sous réserve d'autres dispositions légales et réglementaires contraignantes.

Art. 3.6.4.2. Définitions

Dans le présent chapitre, l'on entend par:

1° "prestataire": celui qui s'oblige à l'emport ou au remorquage, qu'il soit ou non propriétaire du bateau de navigation intérieure de navigation intérieure utilisé pour l'exercice de ces opérations ;

2° "donneur d'ordre" : le cocontractant de celui qui s'engage à l'emport ou au remorquage, qu'il soit ou non le propriétaire du bateau de navigation intérieure de navigation intérieure à emporter ou remorquer ;

3° "dommages aux tiers" : dommages à des objets autres que les bateaux de navigation intérieure concernés par le contrat et leur cargaison.

Art. 3.6.4.3. Mentions

Le contrat mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du donneur d'ordre et du prestataire ;

Dit voorrecht heeft dezelfde rang als het voorrecht ingesteld bij artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.

§ 2. Tevens is de vervoerder gerechtigd een retentierecht uit te oefenen op de lading zolang zijn op de goederen rustende vorderingen niet zijn voldaan.

§ 3. Elk beding dat de toepassing van dit artikel uitsluit is nietig.

Hoofdstuk 4. Overeenkomsten tot meenemen of slepen

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 3.6.4.1. Materiële en internationale toepassing

De bepalingen van deze afdeling zijn van toepassing op overeenkomsten tot meenemen alsook tot slepen van binnenschepen.

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn ook van toepassing indien het duwen geschiedt met een ander binnenschip dan een duwboot.

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op meenemen of slepen van een schip, wanneer dit geschiedt in het kader van hulp of berging.

Met inachtneming van art. 3.6.1.2. en 3.6.1.3. kunnen partijen contractueel anders bepalen dan dit hoofdstuk onder voorbehoud van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen

Art. 3.6.4.2. Begrippen

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° "opdrachtnemer": degene, die zich tot het meenemen of slepen verplicht, ongeacht of hij de eigenaar is of niet van het binnenschip dat voor de uitvoering van die werkzaamheden wordt ingezet;

2° "opdrachtgever": de medecontractant van degene die zich verbindt tot het meenemen of slepen, ongeacht of hij de eigenaar is van het mee te nemen of te slepen binnenschip ;

3° "schade aan derden": schade aan andere voorwerpen dan de bij de overeenkomst betrokken binnenschepen en hun lading.

Art. 3.6.4.3. Vermeldingen

De overeenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de opdrachtgever en de opdrachtnemer;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée du contrat ;

6° la rémunération ;

7° le lieu et la date de signature.

Art. 3.6.4.4. Preuve de l'existence et du contenu du contrat

L'absence ou le caractère incomplet d'un écrit n'affecte pas la validité d'un contrat relevant du présent chapitre.

L'existence et le contenu d'un contrat relevant du présent chapitre sont, à défaut d'écrit, prouvés par tous les moyens de droit admis en matière commerciale.

Si un écrit a été établi, ses dispositions s'appliquent jusqu'à preuve du contraire.

Art. 3.6.4.5. Obligations des parties

§ 1er. Le prestataire doit :

1° utiliser un bateau de navigation intérieure approprié pour réaliser les opérations convenues et répondant à toutes les exigences légales ;

2° exécuter la tâche conformément aux règles de l'art ;

3° exécuter la tâche dans le délai convenu ou, en l'absence d'un tel délai, dans un délai raisonnable compte tenu de toutes les circonstances pertinentes ;

§ 2 Le donneur d'ordre doit :

1° communiquer au prestataire tous les renseignements nécessaires à l'exécution de l'opération, y compris ceux relatifs à la cargaison, si le bateau de navigation intérieure à emporter ou remorquer est chargé, avant l'exécution des opérations ;

2° mettre à disposition un bateau de navigation intérieure à emporter ou remorquer apte à naviguer, conforme à toutes les dispositions légales et, s'il est affrété pour l'entreposage ou le transport, approprié pour charger la cargaison concernée, tant du point de vue de sa nature que de sa quantité ;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de overeenkomst;

6° de vergoeding;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

Art. 3.6.4.4. Bewijs van het bestaan en de inhoud van de overeenkomst

De afwezigheid of onvolledigheid van een geschrift tast de geldigheid van een overeenkomst vallend onder dit hoofdstuk niet aan.

Het bestaan en de inhoud van een onder dit hoofdstuk vallende overeenkomst wordt, bij gebreke aan een geschrift, geleverd door alle middelen van recht toegelaten in handelszaken.

Indien een geschrift is opgemaakt, gelden de bepalingen ervan tot bewijs van het tegendeel.

Art. 3.6.4.5. Verplichtingen van partijen

§ 1 De opdrachtnemer moet:

1° een binnenschip inzetten dat geschikt is om de overeengekomen werkzaamheden te verrichten en voldoet aan alle wettelijke bepalingen;

2° de opdracht uitvoeren volgens de regels van de kunst;

3° de opdracht uitvoeren binnen de overeengekomen termijn, of, bij gebreke van dergelijke termijn, binnen een redelijke tijd rekening houdend met alle relevante omstandigheden;

§ 2 De opdrachtgever moet:

1° alle voor de opdracht noodzakelijke informatie, met inbegrip van deze met betrekking tot de lading, indien het mee te nemen of te slepen binnenschip geladen is, voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden aan de opdrachtnemer bezorgen;

2° een het mee te nemen of te slepen binnenschip ter beschikking stellen dat geschikt is om te varen, voldoet aan alle wettelijke bepalingen en, indien het bevracht is voor opslag of vervoer, geschikt is om de betreffende lading, zowel de aard ervan als de hoeveelheid, te laden;

3° fournir toute coopération raisonnablement nécessaire pour l'exécution de la tâche ;

4°payer le fret convenu et tous les frais et dommages occasionnés par l'exécution des instructions.

Art. 3.6.4.6. Résiliation du contrat

§ 1er. Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat avant toute exécution d'une opération convenue, moyennant le paiement de la moitié du prix convenu, sans préjudice du droit du prestataire de démontrer un dommage plus important.

§ 2. Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat sans être tenu de verser une quelconque indemnité au prestataire, s'il prouve que le bateau de navigation intérieure utilisé par le prestataire n'est pas approprié à cet effet ou ne respecte pas toutes les dispositions légales ou, sauf cas de force majeure, ne se trouve pas, après l'heure convenue, à l'endroit convenu.

§ 3. Le prestataire a le droit de résilier le contrat sans être tenu de verser une quelconque indemnité au donneur d'ordre, dans les cas où le transporteur a également le droit de le faire en vertu de la disposition directement applicable de l'article 9.1 de la convention CMNI ou de l'article 3.6.3.9 du Chapitre 3 du présent titre. Dans les deux cas, le prestataire a le droit de prendre les mesures reprises dans ces dispositions, avec droit à indemnisation des dommages subis et des frais engagés à cet égard.

§ 4. Si l'emport ou le remorquage a lieu dans le cadre d'un contrat à durée déterminée, les dispositions des deux premiers paragraphes ainsi que le droit de résiliation du troisième paragraphe ne sont pas d'application.

Art. 3.6.4.7. Prescription

§ 1er. Toutes les actions résultant d'un contrat auquel le présent chapitre s'applique se prescrivent après un an à compter du jour où celui qui intente l'action a ou peut avoir connaissance du fait qui entraîne l'action, sans que le délai puisse excéder un an à compter de la résiliation du contrat, la date la plus proche étant retenue.

Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'autre partie. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles de suspension et d'interruption du droit belge.

3° bij de uitvoering van de opdracht de redelijkerwijze noodzakelijke medewerking verlenen;

4° de overeengekomen vracht en alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schade te betalen.

Art. 3.6.4.6. Beëindiging van de overeenkomst

§ 1. De opdrachtgever is gerechtigd de overeenkomst te ontbinden alvorens enige overeengekomen werkzaamheid heeft plaatsgevonden, mits betaling van de helft van de overeengekomen prijs, onverminderd het recht van de opdrachtnemer om meerdere schade aan te tonen.

§ 2. De opdrachtgever is gerechtigd de overeenkomst te ontbinden zonder tot enige vergoeding jegens de opdrachtnemer gehouden te zijn, indien hij bewijst dat het binnenschip dat de opdrachtnemer inzet, hiervoor niet geschikt is of niet voldoet aan alle wettelijke bepalingen of, behoudens in geval van overmacht, na het afgesproken tijdstip zich niet bevindt op de afgesproken plaats.

§ 3. De opdrachtnemer is gerechtigd de overeenkomst te ontbinden zonder tot enige vergoeding jegens de opdrachtgever gehouden te zijn, in de gevallen waarin ook de vervoerder daartoe gerechtigd is op grond van de rechtstreeks werkende bepaling van artikel 9.1 CMNI-verdrag of artikel 3.6.3.9 van hoofdstuk 3 van deze titel. In beide gevallen is de opdrachtnemer gerechtigd tot het nemen van de in die bepalingen opgenomen maatregelen, met recht op vergoeding van de daarbij geleden schade en uitgestane kosten.

§ 4. Indien het meenemen of slepen plaatsvindt binnen het kader van een overeenkomst van bepaalde duur zijn de bepalingen van de eerste twee paragrafen alsook het ontbindingsrecht in de derde paragraaf niet van toepassing.

Art. 3.6.4.7. Verjaring

§ 1 Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop dit hoofdstuk van toepassing is, verjaren na één jaar, te rekenen vanaf de dag waarop diegene die de vordering stelt, kennis heeft of kan hebben van het feit dat tot die vordering aanleiding geeft, zonder dat de termijn één jaar na het beëindigen van de overeenkomst mag overschrijden, naar gelang welk tijdstip het vroegst valt.

De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijk verklaring aan de andere partij. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van schorsing en stuiting naar Belgisch recht.

§ 4. Une action récursoire d'une partie contractante contre l'autre partie contractante peut encore être engagée dans les 90 jours à compter du jour où une action en justice est intentée à l'encontre de la partie qui engage l'action récursoire ou à compter du jour où la partie introduisant le recours règle un sinistre pour lequel la responsabilité de l'autre partie contractante peut être engagée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 6. Toute clause visant à raccourcir les délais visés au présent article est nulle.

Art. 3.6.4.8. Autre réglementation

Le présent chapitre n'affecte pas les droits et obligations du prestataire résultant des conventions internationales ou de dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure ou navires de mer.

La limitation de la responsabilité, pour autant qu'elle soit d'application, s'applique également à l'équipage ou à celui qui est responsable de la navigation à distance aux conditions qu'elles prévoient.

Section 2. Dispositions particulières relatives aux contrats d'emport

Art. 3.6.4.9. Droit et obligations des parties

§ 1er. Par emport, on entend également, outre le poussage ou l'emport d'une autre manière, l'accouplement et le désaccouplement ou l'inclusion dans un train de bateaux ou le retrait de celui-ci, le déhalage et le dépôt du bateau de navigation intérieure à sa destination, mais pas, sauf stipulation contraire, les services à bord du bateau de navigation intérieure emporté, tels que la surveillance ou l'assistance pour le chargement, l'arrimage, le calage et le déchargement des marchandises.

Si la surveillance ou l'assistance pour le chargement et le déchargement des marchandises est également convenue dans le cadre du contrat, les dispositions du Chapitre 3 s'appliquent à ces opérations.

§ 2. Si le prestataire est d'avis que le lieu désigné pour l'accouplement, le désaccouplement, l'inclusion, le déhalage et le dépôt à destination du bateau de navigation intérieure à emporter n'est pas approprié ou présente un risque de dommages au convoi ou à une partie de celui-ci, il a le droit de refuser d'exécuter les opérations en question, à moins que le donneur d'ordre ne s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dommages causés au convoi ou à une partie de celui-ci.

§ 3. Sauf stipulation contraire, le prestataire se charge d'équiper ou d'assurer la navigation à distance du convoi pendant l'exécution des opérations convenues, conformément aux règles applicables sur place.

§ 4. Een vordering tot verhaal van de ene tegen de andere bij de overeenkomst betrokken partij, kan nog worden ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop tegen de partij die de verhaalvordering stelt, een rechtsvordering is ingesteld of door de verhaal doende partij een schadegeval is geregeld, waarvoor de aansprakelijkheid van de andere bij de overeenkomst betrokken partij in het geding kan zijn.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

§ 6. Elk beding dat strekt tot verkorting van de in dit artikel bedoelde termijnen, is nietig.

Art. 3.6.4.8. Andere regelgeving

Dit hoofdstuk laat de rechten en verplichtingen van de opdrachtnemer die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.

De beperking van de aansprakelijkheid geldt, voor zover deze van toepassing is, onder de aldaar bepaalde voorwaarden ook voor de bemanning of voor diegene die instaat voor de navigatie op afstand.

Afdeling 2. Bijzondere bepalingen met betrekking tot overeenkomsten tot meenemen

Art. 3.6.4.9. Rechten en verplichtingen van partijen

§ 1 Onder meenemen wordt naast het duwen of anderszins meenemen mede verstaan het koppelen en ontkoppelen dan wel in een scheepstrein opnemen of eruit verwijderen, verhalen en ter bestemming neerleggen van het binnenschip, echter niet, behoudens andersluidend beding, diensten aan boord van het meegenomen binnenschip, zoals het verlenen van toezicht of assistentie bij het laden, stuwen, vastzetten en lossen van de goederen.

Indien tevens toezicht of assistentie bij het laden en lossen van de goederen als onderdeel van de overeenkomst is overeengekomen, zijn op die werkzaamheden de bepalingen van hoofdstuk 3 van toepassing.

§ 2 Indien de opdrachtnemer meent dat de aangewezen plaats om het mee te nemen binnenschip niet geschikt is of gevaar oplevert voor schade aan het samenstel of een onderdeel daarvan, is hij gerechtigd te weigeren de betreffende werkzaamheden uit te voeren, tenzij de opdrachtgever zich schriftelijk verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die aan het samenstel of een onderdeel ervan wordt berokkend.

§ 3. Behoudens andersluidend beding staat de opdrachtnemer in voor het bemannen dan wel de navigatie op afstand van het samenstel tijdens de uitvoering van de overeengekomen werkzaamheden conform de ter plaatse geldende voorschriften.

Toutefois, ce qui précède ne peut être considéré comme une mise à disposition de personnel ni comme un transfert du pouvoir économique dans le chef du donneur d'ordre. Cette disposition s'applique également dans le chef du prestataire si le bateau de navigation intérieure à mener est doté d'un équipage affecté aux opérations concernées.

§ 4. Le fret convenu est dû même s'il y a du retard dans l'exécution ou si le bateau de navigation intérieure à emporter et/ou sa cargaison à transporter est endommagé(e) ou perdu(e) pendant l'exécution des opérations.

Pour rentrer ou sortir, pour cause de débâcle, un bateau de navigation intérieure poussé ou emporté d'une autre manière, dans la mesure où cela n'est pas compris dans l'assistance, une indemnité distincte à convenir est due. Si elle n'a pas été convenue, elle doit être estimée de manière raisonnable et équitable en tenant compte de la durée et de l'ampleur des opérations réalisées ainsi que des risques y afférents.

§ 5. Le prestataire est tenu d'informer immédiatement le donneur d'ordre dès qu'il a connaissance d'un dommage quelconque survenu pendant les opérations ou de tout autre fait susceptible d'affecter l'exécution du contrat.

De même, le donneur d'ordre est tenu d'informer immédiatement le prestataire dès qu'il a connaissance de tout fait susceptible d'affecter l'exécution du contrat.

Dans tous les cas où une communication d'une partie à l'autre doit être faite, elle peut se faire valablement au ou par le batelier du convoi ou à celui qui est chargé de la navigation à distance.

Art. 3.6.4.10. Responsabilité pour les dommages causés à la cargaison

Si, pendant l'emport et les éventuelles autres opérations que le prestataire s'est engagé à exécuter, des dommages surviennent à la cargaison du bateau de navigation intérieure à emporter ou des retards se produisent, la responsabilité du prestataire, de ses préposés et mandataires est régie par les dispositions de la section 1, du chapitre 3 du présent titre.

Toute stipulation contraire est nulle.

Art. 3.6.4.11. Responsabilité pour les dommages causés aux bateaux de navigation intérieure à emporter

§ 1er. Le prestataire est responsable envers le donneur d'ordre des dommages causés par sa faute au bateau de navigation intérieure à emporter, à moins qu'il ne prouve que les dommages résultent de circonstances qu'un prestataire diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

Eén en ander kan echter niet worden beschouwd als een terbeschikkingstelling van personeel noch overdracht van het economische zeggenschap in hoofde van de opdrachtgever. Dit geldt tevens ook in hoofde van de opdrachtnemer indien het mee te nemen binnenschip van een bemanning is voorzien, die voor de werkzaamheden wordt ingezet.

§ 4. De overeengekomen vracht is verschuldigd, ook indien vertraging in de uitvoering plaatsvindt of het mee te nemen binnenschip en/of diens lading tijdens de uitvoering wordt beschadigd of verloren gaat.

Voor het wegens ijsgang binnen- en buiten brengen van een geduwd of anderszins meegenomen binnenschip, voor zover niet begrepen onder hulpverlening, is een afzonderlijk nader overeen te komen vergoeding verschuldigd. Indien zulks niet is overeengekomen, dient deze begroot te worden naar redelijkheid en billijkheid rekening houdend met de duurtijd en de omvang van de uitgevoerde werkzaamheden alsmede de daaraan verbonden risico's.

§ 5. De opdrachtnemer is gehouden de opdrachtgever onmiddellijk in te lichten, zodra hij kennis heeft van enige schade die zich tijdens de werkzaamheden voordoet of enig ander feit dat invloed kan hebben op de uitvoering van de overeenkomst.

Evenzo is de opdrachtgever gehouden de ondernemer onmiddellijk in te lichten, zodra hij kennis heeft van enig feit dat invloed kan hebben op de uitvoering van de overeenkomst.

In alle gevallen waarin een mededeling van de ene partij aan de andere dient gegeven, kan deze rechtsgeldig geschieden aan of door de schipper van het samenstel of aan degene die met de navigatie op afstand werd gelast.

Art. 3.6.4.10. Aansprakelijkheid voor ladingschade

Indien tijdens het meenemen en de eventuele andere werkzaamheden waartoe de opdrachtnemer zich verbonden heeft, schade ontstaat aan de lading van het mee te nemen binnenschip of zich vertraging voordoet, wordt de aansprakelijkheid van de opdrachtnemer, zijn aangestelden en lasthebbers, geregeld door de bepalingen van Afdeling 1 van hoofdstuk 3 van deze titel.

Elk beding dat hiervan afwijkt, is nietig.

Art. 3.6.4.11. Aansprakelijkheid voor schade aan de mee te nemen binnenschepen

§ 1. De opdrachtnemer is tegenover de opdrachtgever aansprakelijk voor schade, die door zijn schuld aan het mee te nemen binnenschip is veroorzaakt, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig opdrachtnemer niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

Si des défectuosités du bateau de navigation intérieure à emporter causent des dommages à d'autres bateaux de navigation intérieure du convoi et/ou à leur cargaison durant l'emport, le donneur d'ordre en est responsable vis-à-vis du prestataire, que ce dernier subisse lui-même directement des dommages ou qu'il soit obligé de verser une indemnité à un tiers. Les droits directs du tiers lésé n'en sont pas affectés.

Si des dommages sont causés à un bateau de navigation intérieure du convoi et/ou à sa cargaison aussi bien par le fait du prestataire que par celui du donneur d'ordre, tous deux sont responsables l'un envers l'autre en proportion de leur part de responsabilité, sans préjudice de l'article 3.6.4.10.

§ 2. En ce qui concerne les dommages au bateau de navigation intérieure emporté et/ou à sa cargaison qui sont survenus après la fin du contrat, le prestataire est seulement responsable si le bateau de navigation intérieure n'a pas été découplé à l'endroit prévu par la faute du prestataire ou de son équipage et si les dommages en ont résulté, sans préjudice de l'article 3.6.4.10.

Sauf stipulation contraire, le prestataire n'est pas responsable des dommages causés au bateau de navigation intérieure à emporter :

a) par un acte ou une omission commise par le conducteur du bateau de navigation intérieure, le pilote ou d'autres personnes agissant pour le compte du prestataire lors de la conduite nautique à l'occasion de l'emport du bateau de navigation intérieure, à condition que le prestataire ait rempli son obligation relative à l'équipage ou à la navigation à distance, selon le cas ;

b) par le feu ou une explosion à bord d'une partie du convoi rigide sans qu'il soit prouvé que le feu ou l'explosion résulte de la faute du prestataire ou de ses préposés ou mandataires ou d'une défectuosité d'une partie du convoi rigide ;

c) par des défectuosités à une partie du convoi rigide existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités ne pouvaient être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

Par le fait ou la faute du donneur d'ordre ou du prestataire dans le présent article, on entend également les actes et omissions de leurs préposés et mandataires auxquels ils recourent lors de l'exécution du contrat, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Les préposés et mandataires peuvent se prévaloir des mêmes défenses, exonérations et limitations que le donneur d'ordre ou le prestataire.

Ingeval gebreken van het mee te nemen binnenschip waarvoor gedurende het meenemen schade aan andere binnenschepen van het samenstel en/of hun lading wordt veroorzaakt, is de opdrachtgever tegenover de opdrachtnemer daarvoor aansprakelijk, ongeacht of deze rechtstreeks zelf schade lijdt of tegenover een derde tot schadevergoeding verplicht is. Rechtstreekse aanspraken van de schadelijdende derde blijven onaangetast.

Indien schade aan een binnenschip van het samenstel en/of diens lading, zowel door toedoen van opdrachtnemer als de opdrachtgever is veroorzaakt, dan zijn beiden jegens elkaar in de onderlinge verhouding overeenkomstig hun schuldaandeel aansprakelijk, onverminderd art. 3.6.4.10.

§ 2. Voor schade aan het meegenomen binnenschip en/of diens lading, die is ontstaan na beëindiging van de opdracht is de opdrachtnemer slechts aansprakelijk indien door schuld van de opdrachtnemer of diens bemanning het binnenschip niet zoals voorgeschreven op de voorziene plaats is ontkoppeld en de schade hierdoor is veroorzaakt, onverminderd art. 3.6.4.10.

Behoudens andersluidend beding is de opdrachtnemer niet aansprakelijk voor schade aan het mee te nemen binnenschip:

a) door een handeling of nalaten van de schipper, loods of andere personen handelend voor rekening van de opdrachtnemer in de navigatie naar aanleiding van het meenemen van het binnenschip veroorzaakt, mits de opdrachtnemer zijn verplichting aangaande de bemanning of navigatie op afstand, al naar gelang het geval, is nagekomen;

b) door vuur of explosie aan boord van een onderdeel van het hecht samenstel, zonder dat bewezen is dat het vuur of de explosie door schuld van de opdrachtnemer of diens ondergeschikten of lasthebbers of door een gebrek van een onderdeel van het hecht samenstel veroorzaakt wordt;

c) in verband met gebreken aan een onderdeel van het hecht samenstel aanwezig voor het begin van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid voor begin van de reis niet te ontdekken waren.

Onder schuld of toedoen van de opdrachtgever of opdrachtnemer in dit artikel wordt mede verstaan handelen of nalaten van hun ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten zij gebruik maken tijdens de uitvoering van de overeenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

De ondergeschikten en lasthebbers kunnen zich op dezelfde weren, ontheffingen en beperkingen beroepen waarop de opdrachtgever of opdrachtnemer zich kan beroepen.

§ 4. Le prestataire ou le donneur d'ordre ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limitations prévues dans le présent article s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Il en va de même dans le chef du préposé ou mandataire, s'il est prouvé qu'il a causé le dommage de la manière décrite à l'alinéa 1er.

Art. 3.6.4.12. Responsabilité à l'égard des tiers

§ 1er. Les éléments du convoi sont, lorsqu'ils forment un convoi, solidairement responsables des dommages causés aux tiers lors de l'exécution du contrat.

Dans les rapports entre les éléments du convoi, celui qui a causé le dommage par sa faute est responsable et garantit les autres contre toute responsabilité envers les tiers.

§ 2. Toute action intentée contre un élément du convoi interrompt le délai de prescription éventuel à l'égard de chaque élément du convoi.

§ 3. Ce qui précède n'empêche nullement chaque élément du convoi de limiter sa responsabilité à l'égard des tiers conformément aux règles applicables en matière de limitation de la responsabilité du propriétaire du bateau de navigation intérieure en vertu de la présente loi ou des dispositions internationales directement applicables.

Section 3. Dispositions particulières relatives aux contrats de remorquage

Art. 3.6.4.13. Responsabilité pour les dommages causés à la cargaison et aux bateaux de navigation intérieures remorqués

Les dispositions des articles 3.6.4.9 et 3.6.4.10 sont également applicables quant a la responsabilité pour les dommages causés à la cargaison et aux bateaux de navigation intérieures remorqués.

Art. 3.6.4.14. Responsabilité à l'égard des tiers

§ 1er. Le remorqueur n'est pas responsable des dommages causés par le bateau de navigation intérieure remorqué à des tiers pendant l'exécution du contrat de remorquage, sauf s'il était chargé de la conduite nautique du convoi remorqué. Dans ce cas, le remorqueur et le bateau de navigation intérieure remorqué sont solidairement responsables.

§ 2. Ce qui précède n'empêche nullement chaque élément du convoi remorqué tenue à indemnisation de limiter sa responsabilité à l'égard des tiers conformément aux règles applicables en matière de limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la présente loi ou des dispositions internationales directement applicables."

§ 4. Geen beroep op de in dit artikel opgenomen ontheffingen en beperkingen is mogelijk in hoofde van de opdrachtnemer of opdrachtgever, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Hetzelfde geldt in hoofde van de ondergeschikte of lasthebber, indien wordt bewezen dat hij de schade heeft veroorzaakt op de in het eerste lid omschreven wijze.

Art. 3.6.4.12. Aansprakelijkheid tegenover derden

§ 1. De onderdelen van het samenstel zijn, wanneer zij een samenstel vormen, in solidum aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de overeenkomst aan derden berokkende schade.

In de verhouding tussen de onderdelen van het samenstel is diegene aansprakelijk, die de schade door schuld heeft veroorzaakt en dient deze de andere te vrijwaren voor aansprakelijkheid jegens derden.

§ 2. Elke vordering ingesteld tegen een onderdeel van het samenstel, stuit de eventuele verjaringstermijn ten aanzien van elk onderdeel van het samenstel.

§ 3. Eén en ander laat onverlet voor elk onderdeel van het samenstel om zijn aansprakelijkheid tegenover derden te beperken overeenkomstig de krachtens deze wet of rechtstreeks werkende internationale bepalingen geldende voorschriften inzake beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

Afdeling 3. Bijzondere bepalingen met betrekking tot sleepovereenkomsten

Art. 3.6.4.13. Aansprakelijkheid voor ladingschade en schade aan gesleepte binnenschepen

De bepalingen van art 3.6.4.9 en 3.6.4.10 zijn eveneens van toepassing op aansprakelijkheid voor ladingschade en schade aan gesleepte binnenschepen

Art. 3.6.4.14. Aansprakelijkheid tegenover derden

§ 1. De sleepboot is niet aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de sleepovereenkomst door het gesleepte binnenschip aan derden berokkende schade, tenzij wanneer hij de nautische leiding van de sleep had. In dat geval zijn de sleepboot en het gesleepte binnenschip in solidum aansprakelijk.

§ 2. Eén en ander laat onverlet voor elk onderdeel van de sleep dat tot schadevergoeding gehouden is om zijn aansprakelijkheid tegenover derden te beperken overeenkomstig de krachtens deze wet of rechtstreeks werkende internationale bepalingen geldende voorschriften inzake beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar."

Chapitre 3 - Code belge de la Navigation - Dispositions modificatives et abrogatoires

Art. 3. Dans le livre 2 Navigation de mer du Code belge de la Navigation, les modifications suivantes sont apportées :

1° Dans les articles '2.3.1.16, dernière phrase et '2.3.1.17, § 2, les mots «*et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure*" sont abrogés ;

2° L'article 2.3.2.3, § 2 est complété par les mots *"; lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes*." ;

3° L'article 2.3.2.7 est complété par les mots *"; lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes*." ;

4° Dans l'article 2.3.2.32, § 2, les mots "dans les zones maritimes" sont remplacés par les mots *"dans les eaux maritimes*".

Art. 4. L'article 3.1.1.2. du même code est complété par 3° comme suit:

"3° "pouvoir économique » : l'utilisation ou l'exploitation par soi-même ou pour son propre compte du bateau de navigation intérieure, où celui qui a le pouvoir économique couvre les risques liés à l'utilisation ou l'exploitation du bateau de navigation intérieure ; le pouvoir économique ne comporte pas le droit de transfert de propriété d'un bateau de navigation intérieure, ni l'établissement d'un quelconque droit réel sur le bateau de navigation intérieure.

Le document délivré en vertu du Règlement d'application des dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des chiffres 1 et 3 du protocole de signature du protocole additionnel n° 2, à ladite Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979, fait foi de la qualité d'exploitant du bateau de navigation intérieure pour lequel il a été délivré.

En l'absence d'un tel document, l'entreprise mentionnée sur l'attestation d'appartenance à la flotte visée à l'article 3.3.1.5 § 1er, 1° ou 2° est réputée être l'exploitant du bateau de navigation intérieure jusqu'à preuve du contraire."

Art. 5. L'article 3.1.1.4 du même code est complété par les 4° jusqu'à 13° comme suit :

"4° "contrat au voyage ou à temps" : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met, en tout ou en partie, à disposition de l'affréteur, sans transfert du pouvoir économique, le bateau de navigation intérieure pour un ou plusieurs voyages ou pour une durée déterminée en vue du transport de marchandises par le fréteur ;

5° "Contrats au tonnage" : le contrat d'affrètement à temps où le fréteur s'engage à transporter, pendant une période fixée dans le contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

Hoofdstuk 3 - Belgisch Scheepvaartwetboek – Wijzigings- en opheffingsbepalingen

Art. 3. In boek 2 Zeevaart van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden volgende wijzigingen aangebracht:

1° In artikel '2.3.1.16, laatste lid en 2.3.1.17 §2' worden de bewoordingen "*en de rechtbank te Brussel voor binnenschepen*" opgeheven;

2° Artikel 2.3.2.3 § 2 wordt aangevuld met de woorden *"; wanneer deze zich in zeewateren bevinden.*";

3° Artikel 2.3.2.7 wordt aangevuld met de woorden *"; wanneer deze zich in zeewateren bevinden.*";

4° In artikel 2.3.2.32, § 2 worden de woorden "in maritieme zones" vervangen door de woorden "*in zeewateren*".

Art. 4. Artikel 3.1.1.2 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepalingen onder 3°, luidende:

"3° Economisch zeggenschap: het zelf of voor eigen rekening gebruiken of exploiteren van het binnenschip, waarbij diegene op wie het economisch zeggenschap rust, instaat voor de risico's verband houdende met het gebruik of de exploitatie van het binnenschip; het economisch zeggenschap omvat niet mede het recht tot overdracht van de eigendom van het binnenschip noch tot het vestigen van enig zakelijk recht op het binnenschip.

De verklaring, uitgereikt afgeleverd op grond van het Toepassingsreglement van het bepaalde in het derde lid van artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte en van het eerste en het derde lid van het op 17 oktober 1979 ondertekende Protocol van Ondertekening bij Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herziene Rijnvaartakte, geldt als bewijs van de hoedanigheid van exploitant van het binnenschip waarvoor dit certificaat werd afgeleverd.

Bij gebreke aan dergelijke verklaring, wordt, de onderneming vermeld op de vlootverklaring waarvan sprake in art. 3.3.1.5 § 1, 1° of 2°, tot bewijs van het tegendeel geacht de exploitant van het binnenschip te zijn."

Art. 5. Artikel 3.1.1.4 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de bepalingen onder 4° tot 13° als volgt:

"4° "reis- of tijdbevrachtingovereenkomst": de bevrachtingovereenkomst waarbij de vervrachter, zonder overdracht van het economisch zeggenschap, het binnenschip, voor één reis of meerdere reizen of voor een bepaalde tijd, geheel of gedeeltelijk, ter beschikking stelt van de bevrachter met het oog op vervoer van goederen door de vervrachter;

5° "Tonnageovereenkomst": de overeenkomst van tijdbevrachting, waarbij de vervrachter, zich ertoe verbindt, gedurende een in de overeenkomst vastgelegde periode een bepaalde hoeveelheid lading te vervoeren tegen betaling van een vrachtprijs per ton;

6° “contrat de séjour” : le contrat d’affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l’affréteur, sans transfert du pouvoir économique, le bateau de navigation intérieure pour une durée déterminée ou indéterminée en vue du chargement, de l’entreposage et du déchargement des marchandises ;

7° “contrat en séjour et/ou navigation” le contrat d’affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l’affréteur, sans transfert du pouvoir économique, le bateau de navigation intérieure pour une durée déterminée ou indéterminée en vue du chargement, de l’entreposage et du déchargement des marchandises et/ou de leur transport ;

8° “contrat de poussage” : le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s’engage à l’égard du donneur d’ordre, une seule fois ou pour une durée déterminée, à effectuer contre rémunération une ou plusieurs opérations de poussage convenues ;

9° “contrat de remorquage” : le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s’engage à l’égard du donneur d’ordre, une seule fois ou pour une durée déterminée, à effectuer contre rémunération une ou plusieurs opérations de remorquage convenues ;

10° “contrat d’emport par formation à couple” : le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s’engage à l’égard du donneur d’ordre, une seule fois ou pour une durée déterminée, à emporter contre rémunération un autre bateau de navigation intérieure dans un assemblage par formation à couple ;

11° “contrat de train de bateaux” : le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s’engage à l’égard du donneur d’ordre à effectuer contre rémunération une ou plusieurs opérations liées à un train de bateaux;

12° “emport” : l’emport d’un ou plusieurs bateaux de navigation intérieures en convoi poussé, formation à couple ou train de bateaux.

13° “contrat de location-vente de bateaux”: le contrat par lequel le vendeur du bateau de navigation intérieure, avec transfert du contrôle économique, met le bateau de navigation intérieure à la disposition de l'acquéreur du bateau de navigation intérieure pour la période convenue entre les parties moyennant le paiement de redevances périodiques réparties sur la durée du contrat, et par lequel l'acquéreur du bateau de navigation intérieure s'engage à acheter le bateau de navigation intérieure à la fin de cette période à un prix déterminé ou déterminable dans le contrat, égal au total des redevances périodiques, majoré ou non d'un montant résiduel à payer.”

Art. 6. Dans le même code, il est inséré un article 3.1.1.5. Intermédiaires rédigé comme suit :

6° “ligovereenkomst”: de bevrachtingovereenkomst waarbij de vervrachter, zonder overdracht van het economisch zeggenschap, het binnenschip, voor bepaalde of onbepaalde tijd ter beschikking stelt van de bevrachter teneinde aan boord daarvan goederen te laden, op te slaan en daaruit te lossen;

7° “overeenkomst om te liggen en/of te varen”: de bevrachtingovereenkomst waarbij de vervrachter, zonder overdracht van het economisch zeggenschap, voor bepaalde of onbepaalde tijd, het binnenschip ter beschikking stelt van de bevrachter teneinde aan boord daarvan goederen te laden, op te slaan en daaruit te lossen en/of te vervoeren;

8° “duwovereenkomst”: de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever er toe verbindt, eenmalig of voor een bepaalde tijd, tegen vergoeding één of meerdere overeengekomen duwwerkzaamheden te verrichten;

9° “sleepovereenkomst”: de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever er toe verbindt, eenmalig of voor een bepaalde tijd, tegen vergoeding één of meerdere overeengekomen sleepwerkzaamheden te verrichten;

10° “overeenkomst voor langszij gekoppeld meenemen”: de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever ertoe verbindt, eenmalig of voor een bepaalde tijd, tegen vergoeding, een ander binnenschip in een samenstel langszij gekoppeld mee te nemen;

11° “scheepstreinovereenkomst”: de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever verbindt tegen vergoeding, één of meerdere werkzaamheden met betrekking tot een scheepstrein te verrichten;

12° “meenemen”: het in een duwstel, gekoppeld samenstel of scheepstrein meenemen van één of meerdere binnenschepen;

13° “scheepshuurkoopovereenkomst”: de overeenkomst waarbij de scheepshuurverkoper, met overdracht van het economisch zeggenschap, gedurende de tussen partijen overeengekomen periode het binnenschip ter beschikking stelt van de scheepshuurkoper tegen betaling van periodieke vergoedingen, gespreid over de duurtijd van de overeenkomst, en waarbij de scheepshuurkoper zich ertoe verbindt tot aankoop van het binnenschip op het einde van deze periode tegen een in de overeenkomst bepaalde of bepaalbare prijs, gelijk aan het totaal van de periodieke vergoedingen, al dan niet vermeerderd met een resterend te betalen bedrag.”

Art. 6. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 3.1.1.5 Tussenpersonen ingevoegd, luidende:

“Art. 3.1.1.5. Intermédiaires

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :

1° “commissionnaire de transport” : toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s’engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers ;

2° “courtier de transport” : toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, met en rapport deux personnes ou plus en vue de la conclusion entre elles d’un contrat régi dans le livre 3, titre 6 et qui n’intervient éventuellement dans la conclusion de ce contrat qu’en qualité de représentant de ses mandants.”

Art. 7. Dans le même code, il est inséré un article 3.1.1.6. Bateaux de navigation intérieure rédigé comme suit :

“Art. 3.1.1.6 Bateaux de navigation intérieure

Dans le présent livre, dans les dispositions du Livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d’exécution y afférents, l’on entend par :

1° “convoi poussé “: un assemblage rigide composé de bateaux de navigation intérieure dont un au moins est placé devant le ou les deux bateaux motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés “pousseurs” ; est également considéré comme convoi poussé un convoi composé d’un bateau de navigation intérieure pousseur et d’un autre poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée ;

2° “formation à couple” : un assemblage composé de bateaux de navigation intérieure accouplés bord à bord dont aucun n’est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de la formation ;

3° “convoi remorqué” : un assemblage composé d’un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure et remorqué par un ou plusieurs bateaux motorisés ;

4° “train de bateaux” : un assemblage de bateaux de navigation intérieure guidés de manière électronique ou automatique et dont la navigation est entre les mains d’un de ces bateaux ou réalisée à distance.”

Art. 8. Dans le même code, il est inséré un article 3.1.1.7 rédigé comme suit :

“Art. 3.1.1.7. Commission navigation intérieure

§ 1er. Auprès de l’administration qui a la navigation intérieure dans ses attributions, il est institué une commission sous la dénomination “Commission navigation intérieure”.

“ **Art. 3.1.1.5. Tussenpersonen**

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° “vervoercommissionair”: elke natuurlijke of rechtspersoon die tegen vergoeding, de verbintenis aangaat een transport van goederen te verrichten en dit transport in eigen naam door derden laat uitvoeren;

2° “vervoersmakelaar”: elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, twee of meer personen met elkaar in contact brengt met het oog op het wederzijds sluiten van een overeenkomst geregeld in boek 3 titel 6 en die, ingeval hij bij het sluiten van die overeenkomst optreedt, dit slechts doet in hoedanigheid van vertegenwoordiger van zijn lastgevers.”

Art. 7. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 3.1.1.6 Binnenschepen, ingevoegd, luidende:

“**Art. 3.1.1.6 Binnenschepen**

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° “duwstel”: een hecht samenstel van binnenschepen, waarvan er ten minste één geplaatst is vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel, dan wel voor de beide motorschepen, die dienen voor het voortbewegen van het samenstel, en die worden aangeduid als ‘duwboot’ of ‘duwboten’. Hieronder wordt ook een duwstel verstaan dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd binnenschip waarvan de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken;

2° “langszij gekoppeld samenstel”: een samenstel van langszijde aan elkaar vastgemaakte binnenschepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel;

3° “sleep”: een samenstel van één of meer binnenschepen, dat door één of meer motorschepen wordt gesleept;

4° “scheepstrein”: een samenstel van elektronisch of automatisch aangestuurde binnenschepen, waarbij de navigatie in handen is van één van deze schepen dan wel vanop afstand geschiedt.”

Art. 8. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 3.1.1.7 ingevoegd, luidende:

“**Art. 3.1.1.7. Commissie Binnenvaart**

§ 1. Bij de administratie die bevoegd is voor de binnenvaart wordt onder de benaming “Commissie Binnenvaart” een commissie ingesteld.

§ 2. Le Ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions consulte la Commission navigation intérieure pour toutes les matières régies dans le livre 3 du présent Code et dans ses arrêtés d'exécution.

De plus, la Commission navigation intérieure remplit les fonctions suivantes :

1° la concertation et la remise, à la demande du ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions, d'un avis motivé sur les matières liées au secteur de la navigation intérieure et à l'application du titre 6 du livre 3 du présent Code, y compris l'établissement d'indicateurs pouvant être utiles à l'application de ce Titre ;

2° les fonctions supplémentaires attribuées par le Roi.

§ 3. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission navigation intérieure.".

Art. 9. § 1er . Dans l'article 3.2.1.5 du même code, les mots "l'armateur" sont supprimés. § 2. Dans l'article 3.2.2.7 du même code, le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit :"§ 2. L'article 3.2.2.6 s'applique par analogie à l'administration de la preuve relative aux droits réels limités et droits personnels sur des bateaux de navigation intérieure.".

Art. 10. L'article 3.2.1.6 du même code est modifié et complété comme suit :

"Les articles 2.2.1.11 à 2.2.1.27 s'appliquent par analogie aux bateaux de navigation intérieure.

Lorsqu'il est fait référence dans ces articles au registre des navires de mer, il convient de le lire comme étant le registre des bateaux de navigation intérieure.

Hormis les actes et jugements visés à l'article 2.2.1.12, les contrats de location-vente et d'affrètement coque nue ainsi que les actes et jugements qui justifient d'un droit d'habitation sur le bateau de navigation intérieure peuvent également être inscrit au registre des bateaux de navigation intérieure.

Le tribunal de l'entreprise du lieu où le bateau de navigation intérieure est immatriculé au registre des bateaux de navigation intérieure et celui où le défendeur a son domicile ou son siège en Belgique, sont compétents à prendre connaissance des demandes relatives à la validité de l'immatriculation dans le registre des bateaux de navigation intérieure.".

Art. 11. L'article 3.2.3.25 du même code est modifié comme suit :

"Par dérogation aux articles 2.2.5.43, § 2 et 2.2.5.52, le tribunal de l'entreprise du lieu où le bateau de navigation intérieure est immatriculé au registre des bateaux de navigation intérieure et celui où le défendeur a son domicile ou son siège en Belgique sont compétents, au choix du requérant.".

§ 2. De Minister die bevoegd is voor de binnenvaart raadpleegt de Commissie Binnenvaart voor alle aangelegenheden geregeld in boek 3 van dit wetboek en in de uitvoeringsbesluiten ervan.

De taken van de Commissie Binnenvaart zijn voorts:

1° het plegen van overleg en het uitbrengen, op verzoek van de minister bevoegd voor de binnenvaart, van gemotiveerd advies over aangelegenheden die verband houden met de binnenvaartsector en met de toepassing van titel 6 van boek 3 van dit wetboek, waaronder het vaststellen van indicatoren die behulpzaam kunnen zijn voor de toepassing van die titel;

2° de bijkomende door de Koning toegekende taken;

§ 3. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie Binnenvaart.".

Art. 9. § 1. In artikel 3.2.1.5 van hetzelfde wetboek worden de woorden "de reder" geschrapt. § 2. In artikel 3.2.2.7 van hetzelfde wetboek wordt paragraaf vervangen als volgt:"§ 2. Artikel 3.2.2.6 is op de bewijsvoering met betrekking tot beperkte zakelijke rechten en persoonlijke rechten op binnenschepen van overeenkomstige toepassing.".

Art. 10. Artikel 3.2.1.6 van hetzelfde wetboek wordt als volgt gewijzigd en aangevuld:

"De artikelen 2.2.1.11 tot en met 2.2.1.27 zijn van overeenkomstige toepassing op binnenschepen.

Waar in deze artikelen sprake is van het zeeschepenregister dient dit gelezen als het binnenschepenregister.

Behoudens de in artikel 2.2.1.12 genoemde akten en vonnissen kunnen tevens huurkoopovereenkomsten en rompbevrachtingovereenkomsten alsook akten en vonnissen die het bewijs opleveren van een recht op bewoning op het binnenschip in het binnenschepenregister ingeschreven worden.

De ondernemingsrechtbank van de plaats waar het binnenschip is teboekgesteld in het Belgisch binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, zijn bevoegd om kennis te nemen van eisen die betrekking hebben op de geldigheid van de teboekstelling in het Belgisch binnenschepenregister.".

Art. 11. Artikel 3.2.3.25 van hetzelfde wetboek wordt als volgt gewijzigd:

"In afwijking van de artikel en 2.2.5.43, § 2, en 2.2.5.52 zijn naar keuze van de eiser de ondernemingsrechtbank van de plaats waar het binnenschip is teboekgesteld in het binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, bevoegd.".

Art. 12. Dans l'article 3.3.1.1 du même code, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit :

"Par dérogation aux articles 2.3.1.12, § 4, 2.3.1.16 et 2.3.1.17, § 2 le tribunal de l'entreprise du lieu où le bateau de navigation intérieure est immatriculé au registre des bateaux de navigation intérieure et celui où le défendeur a son domicile ou son siège en Belgique sont compétents."

Art. 13. L'article 3.3.1.3 du même code est complété par les mots "; l'article 3.3.1.5 et l'article 3.3.1.9, alinéa 2".

Art. 14. L'article 3.3.1.5 du même code est remplacé par ce qui suit :

"Art. 3.3.1.5. Faits de l'équipage et du personnel de bord

Un membre de l'équipage ou du personnel de bord n'est pas responsable du dommage causé dans l'exercice de ses activités, sauf en cas de dol, de faute lourde ou de faute légère plus habituelle qu'accidentelle.

Le premier paragraphe s'applique également à chacun qui exerce à distance des fonctions de membre d'équipage ou de personnel de bord."

Art. 15. A l'article 3.3.1.6 du même code, les modifications suivantes sont apportées :1° L'intitulé de l'article 3.3.1.6 de la même loi est remplacé par ce qui suit :

"Art. 3.3.1.6. Responsabilité pour les faits de l'équipage et du personnel de bord" ;

2° Le paragraphe 1er est remplacé par ce qui suit :

"§ 1er. L'exploitant est responsable des faits illicites commis par l'équipage ou le personnel de bord dans l'exercice de leur tâche et qui causent à autrui un dommage.

L'exploitant est également responsable des erreurs ou omissions commises par chacun qui exerce à distance des fonctions de membre d'équipage ou de personnel de bord, sans préjudice de tout recours contre son commettant." ;

3° Dans le paragraphe 2, les mots "propriétaire de navire" sont remplacés par les mots "exploitant du navire." ;

4° L'article est complété par un paragraphe 3 rédigé comme suit :

"§ 3. Le propriétaire du navire est responsable in solidum avec l'exploitant pour les dommages résultant de faits illicites, si :

l'identité complète de l'exploitant et des assureurs n'a pas été communiquée à la personne lésée en temps utile ;

ou l'exploitant est inconnu ou non solvable ;

ou l'événement n'est pas suffisamment assuré.

Art. 12. In artikel 3.3.1.1. van hetzelfde wetboek wordt het tweede lid vervangen als volgt:

"In afwijking van de artikelen 2.3.1.12, § 4, 2.3.1.16 en 2.3.1.17 § 2 zijn de ondernemingsrechtbank van de plaats waar het binnenschip is te boek gesteld in het binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, bevoegd."

Art. 13. Artikel 3.3.1.3 van hetzelfde wetboek wordt aangevuld met de woorden " artikel 3.3.1.5 en 3.3.1.9, tweede lid".

Art. 14. Artikel 3.3.1.5 van hetzelfde wetboek wordt vervangen als volgt:

"Art. 3.3.1.5. Daden van de bemanning en het boordpersoneel

Een lid van de bemanning of van het boordpersoneel is niet aansprakelijk voor schade berokkend naar aanleiding van de uitoefening van zijn werkzaamheden, tenzij in geval van bedrog, zware schuld, of lichte schuld die bij deze eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt.

Het eerste lid is tevens van toepassing op eenieder die vanop afstand taken van bemanning of boordpersoneel uitvoert."

Art. 15. In artikel 3.3.1.6 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:1° Het opschrift van artikel 3.3.1.6 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

"Art. 3.3.1.6. Aansprakelijkheid voor daden van de bemanning en het boordpersoneel";

°2° De eerste paragraaf wordt vervangen als volgt:

"§ 1. De exploitant is aansprakelijk voor de door de bemanning of het boordpersoneel gestelde onrechtmatige daden binnen de uitoefening van hun taak waardoor aan derden schade wordt berokkend.

De exploitant is tevens aansprakelijk voor de fouten of nalatigheden begaan door eenieder die vanop afstand taken van bemanning of boordpersoneel uitvoert, onverminderd diens eventueel verhaal op de aansteller ervan.";

3° In paragraaf twee van artikel 3.3.1.6 wordt het woord "scheepseigenaar" vervangen door het woord "scheepsexploitant.";

4° Het artikel aangevuld met een paragraaf, drie luidende:

"§ 3. De scheepseigenaar is in solidum met de exploitant gehouden voor schade uit onrechtmatige daad, indien:

de volledige identiteit van de exploitant en de verzekeraars niet tijdig aan de schadelijder zijn kenbaar gemaakt;

of de exploitant niet bekend of niet solvabel is;

of het voorval onvoldoende verzekerd is.

Cette disposition n'affecte pas le droit de recours entre le propriétaire du navire et l'exploitant.

L'action en recours doit être introduite dans le délai prévu par la Convention sur les Abordages 1910 ou la Convention sur les Abordages 1960. Si ces conventions ne sont pas applicables, elle doit être introduite dans un délai d'un an à compter de la date du paiement ayant donné lieu au recours."

Art. 16. L'article 3.3.1.7 du même code est modifié comme suit :

"Sans préjudice de l'application de l'article 3.3.1.6, § 3, après le transfert de propriété, la responsabilité continue à incomber à la personne qui était l'exploitant au moment où l'acte illicite a été commis ou au moment où l'obligation a été contractée."

Art. 17. Dans l'article 3.3.1.8 du même Code, les mots " de l'exploitant ou" sont insérés entre les mots "en dehors" et les mots "du propriétaire du navire"".

Art. 18. L'article 3.3.1.9 du même code est modifié comme suit :

"L'exploitant ou le propriétaire du navire qui est responsable du dommage en vertu de l'article 3.3.1.6 ou 3.3.1.7 peut, compte tenu des dispositions des articles 3.3.1.2 et 3.3.1.5, exercer un recours contre celui qui a causé le dommage.

L'action en recours doit être introduite dans les délais visés à l'article 3.3.1.6, § 3, selon le cas."

Art. 19. Dans l'article 3.3.2.1, 1° du même code les mots "ou l'import d'une autre manière" sont insérés entre les mots "le poussage" et les mots "de bateaux de navigation intérieure".

Art. 20. A l'article 3.3.2.5 du même code, les modifications suivantes sont apportées :1° Dans l'article 3.3.2.5, § 1er, première phrase du même Code, les mots "ou toute autre opération de navigation" sont insérés entre les mots "transport de marchandises ou de personnes" et les mots "pour compte d'autrui" ;

2° Le premier paragraphe, 2° est remplacé par ce qui suit :

"2° une attestation d'appartenance à la navigation du Rhin, délivrée en exécution du Règlement d'application des dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des chiffres 1 et 3 du protocole de signature du protocole additionnel n° 2, à ladite Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979, ou" ;

3° Le paragraphe 3 est complété par un alinéa rédigé comme suit :

Deze bepaling laat onverlet het recht op verhaal tussen scheepseigenaar en exploitant.

De vordering tot verhaal moet ingesteld worden binnen de termijn voorzien in het Aanvaringsverdrag 1910 dan wel het Aanvaringsverdrag 1960. Indien deze verdragen niet van toepassing zijn, binnen het jaar vanaf de dag van de betaling die tot het verhaal aanleiding heeft gegeven."

Art. 16. Artikel 3.3.1.7 van hetzelfde wetboek wordt als volgt gewijzigd:

"Onverminderd de toepassing van artikel 3.3.1.6 § 3, blijft na eigendomsoverdracht de aansprakelijkheid rusten op degene die exploitant was op het ogenblik waarop de onrechtmatige daad werd gesteld of de verbintenis werd aangegaan."

Art. 17. In artikel 3.3.1.8 van hetzelfde wetboek worden de woorden "exploitant of" ingevoegd tussen de woorden "aansprakelijke" en "scheepseigenaar."

Art. 18. Artikel 3.3.1.9 van hetzelfde wetboek wordt als volgt gewijzigd:

"De exploitant of scheepseigenaar die op grond van artikel 3.3.1.6 of 3.3.1.7 gehouden is voor de schade, kan, met inachtneming van het gestelde in artikel 3.3.1.2 en 3.3.1.5, verhaal uitoefenen tegen de aansprakelijke schadeveroorzaker.

De vordering tot verhaal moet ingesteld worden binnen de in artikel 3.3.1.6 § 3 bedoelde termijnen, al naargelang het geval."

Art. 19. In artikel 3.3.2.1, 1° van hetzelfde wetboek worden de woorden "of anderszins meenemen" ingevoegd tussen de woorden "duwen" en "van binnenschepen".

Art. 20. In artikel 3.3.2.5 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:1° In artikel 3.3.2.5 § 1, eerste zin, van hetzelfde wetboek worden de woorden "of enige andere verrichting van scheepvaart" ingevoegd tussen de woorden"goederen- of personenvervoer" en "voor rekening van derden" tussengevoegd;

2° Paragraaf § 1, 2° wordt vervangen als volgt:

"2° een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart, uitgereikt in uitvoering van het Toepassingsreglement van de bepalingen in het derde lid van artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte en van het eerste en derde lid van het op 17 oktober 1979 ondertekende Protocol van Ondertekening bij het Aanvullend Protocol nr. 2 van genoemde Akte, of";

3° Paragraaf § 3 wordt aangevuld met een lid, luidende:

"Le document visé à l'article 5 du règlement d'application des dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des chiffres 1 et 3 du protocole de signature du protocole additionnel n° 2 à ladite Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979, est délivré si le demandeur a son siège ou son domicile en Belgique et s'il répond aux conditions dudit règlement."

Art. 21. Dans le même code, il est inséré un article 3.3.2.6 rédigé comme suit :

"Art. 3.3.2.6 Les dispositions du titre 6 du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses, telles que modifiées par les articles 16 et 17 de la loi introduisant le Code belge de la Navigation, s'appliquent aux bateaux de navigation intérieure normalement utilisés ou destinés à des opérations lucratives de navigation dans les eaux intérieures, ainsi qu'aux navires de moins de 25 tonnes normalement utilisés pour des opérations similaires en mer."

Art. 22. A l'article 3.3.4.1 du même code, les modifications suivantes sont apportées :1° La première phrase est complété par les mots "; lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes».

2° Dans la deuxième phrase, les mots "les zones maritimes" sont remplacés par les mots "les eaux maritimes".

Art. 23. Le titre 6, chapitre 1er - Affrètement et formation des prix du même code est abrogé.

Art. 24. Dans l'article 4.1.2.58 du même code, les mots "aux articles 3.6.1.1 à 3.6.1.6" dans l'intitulé et "les articles 3.6.1.1 à 3.6.1.6" au paragraphe 1er sont respectivement remplacés par les mots "à l'article 3.6.1.10" et les mots "l'article 3.6.1.10".

Chapitre 4 - Dispositions modificatives et abrogatoires d'autres textes de loi

Art. 25. § 1er. Les articles 276 et 277 du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses sont abrogés.

§ 2 La loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, telle que modifiée ultérieurement, est abrogée à la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Toutefois, les dispositions de cette loi restent applicables aux contrats conclus avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

§ 3. L'arrêté royal du 19 juin 2011 relatif au délai de starie et aux taux des surestaries en matière d'affrètement fluvial est abrogé dès que les indicateurs visés à l'article 3.6.3.28 auront été établis et seront entrés en vigueur.

"De verklaring, waarvan sprake in art. 5 Toepassingsreglement van het bepaalde in het derde lid van artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte en van het eerste en het derde lid van het op 17 oktober 1979 ondertekende Protocol van Ondertekening bij Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herziene Rijnvaartakte, wordt uitgereikt indien de aanvrager zijn zetel of woonplaats in België heeft en aan de voorwaarden van het betreffend reglement voldoet."

Art. 21. In hetzelfde wetboek wordt een artikel 3.3.2.6 ingevoegd, luidende:

"Art. 3.3.2.6 De bepalingen van titel 6 van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen, zoals gewijzigd bij de artikelen 16 en 17 van de wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn van toepassing op binnenschepen die gewoonlijk gebruikt of bestemd zijn tot winstgevende verrichtingen van scheepvaart in de binnenwateren, alsook op schepen van minder dan 25 ton die gewoonlijk op zee voor soortgelijke verrichtingen worden gebruikt."

Art. 22. In artikel 3.3.4.1 van hetzelfde wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:1°Artikel 3.3.4.1 eerste zin wordt aangevuld met de woorden "; wanneer zij zich in zeewateren bevinden".

2° In de tweede zin worden de woorden "maritieme zones" vervangen door "zeewateren".

Art. 23. Titel 6 hoofdstuk 1 – Bevrachting en Prijsvorming van hetzelfde wetboek wordt opgeheven.

Art. 24. In artikel 4.1.2.58 van hetzelfde wetboek worden de woorden "de artikelen 3.6.1.1 tot 3.6.1.6" in de titel en in de eerste paragraaf vervangen door de woorden "artikel 3.6.1.10".

Hoofdstuk 4 - Wijzigings- en opheffingsbepalingen van andere wetgeving

Art. 25. § 1. De artikelen 276 en 277 van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen worden opgeheven.

§ 2 De wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, zoals laatst gewijzigd, wordt opgeheven op datum van inwerkingtreding van deze wet.

De bepalingen van deze wet blijven echter van toepassing op de overeenkomsten die voor de datum van inwerkingtreding van deze wet werden gesloten.

§ 3. Het koninklijk besluit van 19 juni 2011 betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden op het gebied van de binnenbevrachting wordt opgeheven zodra de indicatoren, waarvan sprake in artikel 3.6.3.28, zijn vastgesteld en in werking getreden.

§ 4. L'article 9, dernière phrase, de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises est abrogé à la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Chapitre 5 - Entrée en vigueur et dispositions transitoires

Art. 26. La présente loi entre en vigueur le….

Pour chaque disposition de la présente loi, le Roi peut fixer une date d'entrée en vigueur antérieure à la date mentionnée à l'alinéa 1er.

Art. 27. Toutefois, le titre 6 du livre 3 ne s'applique pas aux contrats conclus avant l'entrée en vigueur de la présente loi.

Cependant, cette disposition n'affecte pas l'application des dispositions de la loi du 4 avril 2019 modifiant le code de droit économique en ce qui concerne les abus de dépendance économique, les clauses abusives et les pratiques du marché déloyales entre entreprises aux contrats conclus entre la date d'entrée en vigueur des dispositions de cette loi et la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Les articles 3.6.1.1 à 3.6.1.5 du Code belge de la Navigation, tels qu'introduits par la loi du 8 mai 2019 introduisant le Code belge de la Navigation, restent applicables aux contrats conclus entre la date d'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation et la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 28. § 1er. Les dispositions modificatives 'reprises aux articles 3 § 1er 11 et 12 de la présente loi ne s'appliquent pas aux affaires pendantes au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

§ 2. Les dispositions modificatives reprises aux articles 14 à 18 de la présente loi ne s'appliquent pas aux faits qui se sont produits ou aux obligations qui ont été contractées avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

§ 4. Artikel 9, laatste zin van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer wordt opgeheven op datum van inwerkingtreding van deze wet.

Hoofdstuk5-Inwerkingtredingenovergangsbepalingen

Art. 26. Deze wet treedt in werking op ….

De Koning kan voor iedere bepaling van deze wet een datum van inwerkingtreding bepalen voorafgaand aan de datum vermeld in het eerste lid.

Art. 27. Titel 6 van boek 3 is echter niet van toepassing op de overeenkomsten die voor de inwerkingtreding van deze wet werden gesloten.

Deze bepaling doet echter geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen van de wet van 4 april 2019 houdende wijziging van het Wetboek van Economisch Recht met betrekking tot misbruiken van economische afhankelijkheid, onrechtmatige bedingen en oneerlijke marktpraktijken tussen ondernemingen, op de overeenkomsten gesloten tussen de datum van inwerkintreding van de bepalingen van die wet en de datum van inwerkingtreding van deze wet.

De artikelen 3.6.1.1 tot en met 3.6.1.5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, zoals ingevoerd bij wet van 8 mei 2019 tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek blijven van toepassing op de overeenkomsten gesloten tussen de datum van inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Art. 28. § 1. De wijzigingsbepalingen opgenomen in artikel 3 § 1, artikel 11 en 12 van deze wet zijn niet van toepassing op de hangende zaken op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet.

§ 2. De wijzigingsbepalingen opgenomen in de artikelen 14 tot en met 18 van deze wet zijn niet van toepassing op feiten die zich hebben voorgedaan of verbintenissen die werden aangegaan voor de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Analyse d'impact intégrée

Fiche signalétique

A. Auteur

Membre du Gouvernement compétent

Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité M. G. Gilkinet

Contact cellule stratégique

Nom : Simon Linsmeau

E-mail : simon.linsmeau@gilkinet.fed.be

Téléphone : +32 2 238.28.00

Administration

SPF Mobilité et Transports

Contact administration

Nom : Koen Van den Borre

E-mail : koen.vandenborre@mobilit.fgov.be

Téléphone : 022773405

B. Projet

Titre de la règlementation

Projet de loi modifiant le livre 3 du Code belge de la Navigation

Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, …), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre.

Le présent projet de loi vise à apporter un certain nombre de modifications concernant le transport et l'affrètement en navigation intérieure.

Il s'agit plus particulièrement d'une modification en profondeur de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial et de la création d'un cadre pour les différents contrats en navigation intérieure.

Ces dispositions sont de droit privé et de droit supplétif.

Analyses d'impact déjà réalisées :

☐ Oui ■ Non

C. Consultations sur le projet de réglementation

Consultation obligatoire, facultative ou informelle

Le projet de loi a été préparé en très étroite collaboration avec les différents acteurs du secteur de la navigation intérieure.

D. Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact

Statistiques, documents, institutions et personnes de référence

Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (CMNI, 2001)

Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?

1. Lutte contre la pauvreté

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

2. Égalité des chances et cohésion sociale

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

3. Égalité des femmes et des hommes

1. Quelles personnes sont (directement et indirectement) concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

☐ Des personnes sont concernées. | ■ Aucune personne n'est concernée.

Expliquez pourquoi :

Niet van toepassing

4. Santé

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

5. Emploi

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

6. Modes de consommation et production

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

7. Développement économique

■ Impact positif ☐ Impact négatif | ☐ Pas d'impact

Expliquez

Le projet de loi définit un cadre clair pour les différents types de contrats dans le domaine de la navigation intérieure. Les droits et obligations des affréteurs, des fréteurs et des intermédiaires sont clairement définis et fournissent un cadre cohérent dans lequel les différentes entreprises sont soutenues de manière optimale.

8. Investissements

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

9. Recherche et développement

☐ Impact positif ☐ Impact négatif | ■ Pas d'impact

10. PME

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées ?

■ Des entreprises (dont des PME) sont concernées. | ☐ Aucune entreprise n'est concernée.

Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (

- Transporteurs fluviaux ; au 31 décembre 2022, il y avait 827 de bateaux intérieures ; la plupart d'entre eux sont des PME ;
- Toutes les entreprises qui souhaitent transporter des marchandises par voie navigable.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.

N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

Le projet de loi définit un cadre clair pour les différents types de contrats dans le domaine de la navigation intérieure. Les droits et obligations des affréteurs, des fréteurs et des intermédiaires sont clairement définis et fournissent un cadre cohérent qui soutient les différentes entreprises de manière optimale. Il en résulte une plus grande sécurité juridique pour toutes les parties du secteur.

☐ Il y a des impacts négatifs.

11. Charges administratives

☐ Des entreprises/citoyens sont concernés. ☒ Les entreprises/citoyens ne sont pas concernés.

12. Énergie

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ☒ Pas d'impact

13. Mobilité

☒ Impact positif ☐ Impact négatif ☐ Pas d'impact

Expliquez

Le présent projet de oi crée un cadre clair de droit complémentaire pour les différents types de conventions dans la navigation intérieure, en incluant le "smart shipping"..

14. Alimentation

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ☒ Pas d'impact

15. Changements climatiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ☒ Pas d'impact

16. Ressources naturelles

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ☒ Pas d'impact

17. Air intérieur et extérieur

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ☒ Pas d'impact

18. Biodiversité

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ☒ Pas d'impact

19. Nuisances

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ☒ Pas d'impact

20. Autorités publiques

☐ Impact positif ☐ Impact négatif ☒ Pas d'impact

21. Cohérence des politiques en faveur du développement

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants : sécurité alimentaire, santé et accès aux médicaments, travail décent, commerce local et international, revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation), mobilité des personnes, environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre), paix et sécurité.

☐ Impact sur les pays en développement. | ■ Pas d'imapct sur les pays en développement.

Expliquez pourquoi :

Il s'agit de transport sur les eaus intérieures belges

Geïntegreerde impactanalyse

Beschrijvende fiche

A. Auteur

Bevoegd regeringslid

Vice-Eerste Minister en Minister van Mobiliteit de heer G. Gilkinet

Contactpersoon beleidscel

Naam : Simon Linsmeau

E-mail : simon.linsmeau@gilkinet.fed.be

Tel. Nr. : +32 2 238.28.00

Overheidsdienst

FOD Mobiliteit en Vervoer

Contactpersoon overheidsdienst

Naam : Koen Van den Borre

E-mail : koen.vandenborre@mobilit.fgov.be

Tel. Nr. : 022773405

B. Ontwerp

Titel van de regelgeving

Ontwerp van wet tot wijziging van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, …), de beoogde doelen van uitvoering.

Het voorliggende ontwerp van wet heeft als doel een aantal wijzigingen aan te brengen inzake vervoer en bevrachting in de binnenvaart.

Meer bepaald gaat het om een grondige wijziging van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting en het scheppen van een kader voor de verschillende overeenkomsten in de binnenvaart.

Deze bepalingen zijn van privaatrechtelijke aard en aanvullend recht.

Impactanalyses reeds uitgevoerd:

☐ Ja ■ Nee

C. Raadpleging over het ontwerp van regelgeving

Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen

Het ontwerp van wet is totstandgekomen in zeer nauwe samenwerking met de verschillende actoren in de binnenvaartsector.

D. Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren

Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en referentiepersonen

Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI, 2001)

Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?

1. Kansarmoedebestrijding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

2. Gelijke kansen en sociale cohesie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

3. Gelijkheid van vrouwen en mannen

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

☐ Er zijn personen betrokken. | ■ Personen zijn niet betrokken.

Leg uit waarom:

Niet van toepassing

4. Gezondheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

5. Werkgelegenheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

6. Consumptie- en productiepatronen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

7. Economische ontwikkeling

■ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ☐ Geen impact

Leg uit

Het ontwerp van wet schetst een duidelijk kader voor de verschillende soorten van overeenkomsten in de binnenvaart. De rechten en plichten van bevrachters, vervrachters en tussenpersonen zijn duidelijk omschreven en bieden een coherent kader waarin de verschillende ondernemingen op een optimale manier worden ondersteund.

8. Investeringen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

9. Onderzoek en ontwikkeling

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact | ■ Geen impact

10. Kmo's

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

■ Er zijn ondernemingen (inclusief kmo's) betrokken. | ☐ Ondernemingen zijn niet betrokken.

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (

- Vervoerders over de binnenwateren; op datum van 31 december 2022 waren er 827 binnenvaartschepen; het grootste deel ervan zijn KMO's;
- Alle bedrijven die goederen willen vervoeren over de binnenwateren

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.

N.B. de impact op de administratieve lasten moet bij het punt 11 gedetailleerd worden

Het ontwerp van wet schetst een duidelijk kader voor de verschillende soorten van overeenkomsten in de binnenvaart. De rechten en plichten van bevrachters, vervrachters en tussenpersonen zijn duidelijk omschreven en bieden een coherent kader waarin de verschillende ondernemingen op een optimale manier worden ondersteund. Gevolg is een grotere rechtszekerheid voor alle partijen in de sector.

☐ Er is een negatieve impact.

11. Administratieve lasten

☐ Ondernemingen of burgers zijn betrokken. ☒ Ondernemingen of burgers zijn niet betrokken.

12. Energie

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ☒ Geen impact

13. Mobiliteit

☒ Positieve impact ☐ Negatieve impact ☐ Geen impact

Leg uit

Het voorliggende ontwerp van wet schept een duidelijk kader van aanvullend recht voor de verschillende soorten van overeenkomsten in de binnenvaart en speelt in op smart shipping.

14. Voeding

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ☒ Geen impact

15. Klimaatverandering

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ☒ Geen impact

16. Natuurlijke hulpbronnen

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ☒ Geen impact

17. Buiten- en binnenlucht

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ☒ Geen impact

18. Biodiversiteit

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ☒ Geen impact

19. Hinder

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ☒ Geen impact

20. Overheid

☐ Positieve impact ☐ Negatieve impact ☒ Geen impact

21. Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van: voedselveiligheid, gezondheid en toegang tot geneesmiddelen, waardig werk, lokale en internationale handel, inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie), mobiliteit van personen, leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling), vrede en veiligheid.

☐ Impact op ontwikkelingslanden. | ■ Geen impact op ontwikkelingslanden.

Leg uit waarom:

Het betreft vervoer op de Belgische binnenwateren.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT N° 74.034/4 DU 25 SEPTEMBRE 2023

Le 7 juillet 2023, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le Vice-Premier ministre et ministre de la Mobilité à communiquer un avis dans un délai de soixante jours, sur un avant-projet de loi 'modifiant le livre 3 du Code belge de la Navigation'.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 25 septembre 2023. La chambre était composée de Bernard Blero, président de chambre, Luc Cambier et Dimitri Yernault, conseillers d'État, Sébastien Van Drooghenbroeck et Marianne Dony, assesseurs, et Anne-Catherine Van Geersdaele, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Bernard Blero.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 25 septembre 2023.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1er, alinéa 1er, 1°, des lois 'sur le Conseil d'État', coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet‡, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

Examen de l'avant-projet

Article 2

L'article 2 dispose:

"Un nouveau titre 6 – Affrètement et transport du livre 3 Navigation Intérieure du Code belge de la Navigation, est introduit, contenant les dispositions suivantes:

[…]".

‡ S'agissant d'amendements à un projet de loi, on entend par "fondement juridique" la conformité aux normes supérieures.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE NR. 74.034/4 VAN 25 SEPTEMBER 2023

Op 7 juli 2023 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de Vice-eersteminister en minister van Mobiliteit verzocht binnen een termijn van zestig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet 'tot wijziging van boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek'.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 25 september 2023. De kamer was samengesteld uit Bernard Blero, kamervoorzitter, Luc Cambier en Dimitri Yernault, staatsraden, Sébastien Van Drooghenbroeck en Marianne Dony, assessoren, en Anne-Catherine Van Geersdaele, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Bernard Blero.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 25 september 2023.

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten 'op de Raad van State', gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,‡ de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

Onderzoek van het voorontwerp

Artikel 2

Artikel 2 luidt als volgt:

"Een nieuwe titel 6 – Bevrachting en Vervoer van boek 3 Binnenvaart van het Belgisch Scheepvaartwetboek, wordt ingevoerd, bevattende volgende bepalingen:

(…)."

‡ Aangezien het om amendementen op een wetsontwerp gaat, wordt onder "rechtsgrond" de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

Toutefois, le livre 3 du Code belge de la Navigation (ci-après "le Code") comporte déjà un titre 6 intitulé "Affrètement et transport" et comprenant, dans un chapitre unique intitulé "Affrètement et formation des prix", les articles 3.6.1.1 à 3.6.1.7.

Il convient dès lors de procéder au remplacement de l'actuel titre 6 du livre 3 du Code, et non à l'introduction du titre 6 en projet[1].

Article 3.6.1.2 en projet

1. Au paragraphe 4, 5°, la référence à l'article 1184 du Code civil sera corrigée. Cette disposition a, en effet, été abrogée par l'article 62, 13°, de la loi du 28 avril 2022 'portant le livre 5 "Les obligations" du Code civil'[2].

2. Au paragraphe 6, la référence faite à l'article VI.91/6 du Code de droit économique sera omise. En effet, **c**ette disposition fait double emploi avec le paragraphe 5 de la disposition examinée.

Article 3.6.2.10 en projet

L'article 3.6.2.10 en projet, relatif au "Privilège sur la cargaison", dispose:

"Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison et tout fret appartenant à l'affréteur".

Le commentaire de cette disposition précise que les dispositions de la sous-section 1re dont fait partie cet article "correspondent en grande partie à celles déjà incluses dans le Code de [la] navigation pour l'affrètement maritime coque nue […]".

L'article 2.6.1.18 du Code auquel il est ainsi renvoyé ne comprend cependant pas les mots "et tout fret". Il en va de même pour l'article 3.6.2.34 en projet.

La disposition examinée sera revue à la lumière de cette observation et son commentaire, le cas échéant, complété.

Article 3.6.2.18 en projet

L'article 3.6.2.18 en projet dispose:

"Les dispositions de la sous-section 1re, section 2, chapitre 2, titre 6, livre 3 s'appliquent également à la période pendant laquelle l'acquéreur en location-vente loue le bateau de navigation intérieure".

Boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek (hierna "het Wetboek") bevat evenwel reeds een titel 6, met als opschrift "Bevrachting en Vervoer". Die titel bestaat uit één hoofdstuk, "Bevrachting en Prijsvorming", dat de artikelen 3.6.1.1 tot 3.6.1.7 bevat.

Bijgevolg dient men de huidige titel 6 van boek 3 van het Wetboek te vervangen in plaats van in dat boek de ontworpen titel 6 in te voegen.[1]

Ontworpen artikel 3.6.1.2

1. In paragraaf 4, 5°, moet de verwijzing naar artikel 1184 van het Burgerlijk Wetboek verbeterd worden. Dit artikel is immers opgeheven bij artikel 62, 13°, van de wet van 28 april 2022 'houdende boek 5 "Verbintenissen" van het Burgerlijk Wetboek'.[2]

2. In paragraaf 6 moet de verwijzing naar artikel VI.91/6 van het Wetboek van economisch recht weggelaten worden. Dat artikel is immers dubbelop ten opzichte van paragraaf 5 van de voorliggende bepaling.

Ontworpen artikel 3.6.2.10

Het ontworpen artikel 3.6.2.10, dat betrekking heeft op het "Ladingvoorrecht", luidt als volgt:

"De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op elke lading en vracht die toebehoort aan de bevrachter."

In de bespreking van dit artikel staat dat de bepalingen van onderafdeling 1, waarvan dit artikel deel uitmaakt, "grotendeels overeen[stemmen] met de bepalingen die reeds in het Scheepvaartwetboek zijn opgenomen voor de maritieme rompbevrachting (…)."

In artikel 2.6.1.18 van het Wetboek, waarnaar aldus verwezen wordt, komen de woorden "en vracht" evenwel niet voor. Hetzelfde geldt voor het ontworpen artikel 3.6.2.34.

De voorliggende bepaling moet in het licht van deze opmerking herzien worden en de bespreking ervan dient, in voorkomend geval, aangevuld te worden.

Ontworpen artikel 3.6.2.18

Het ontworpen artikel 3.6.2.18 luidt als volgt:

"De bepalingen van onderafdeling 1 van afdeling 2, hoofdstuk 2, titel 6, boek 3 zijn eveneens van toepassing op de periode waarin de huurkoper het binnenschip huurt."

1 Voir également l'observation formulée sous l'article 23 de l'avant-projet.
2 Voir les articles 5.90 à 5.96 du Code civil, insérés par la loi du 28 avril 2022.

1 Zie eveneens de opmerking die *infra* gemaakt wordt bij artikel 23 van het voorontwerp.
2 Zie de artikelen 5.90 tot 5.96 van het Burgerlijk Wetboek, ingevoegd bij die wet van 28 april 2022.

À la lumière du commentaire de cette disposition, il convient toutefois d'y renvoyer aux dispositions de la sous-section 1re de la section 1re du chapitre 2 du titre 6, en projet du livre 3, et non à la sous-section 1re de la section 2 du même chapitre.

Article 3.6.3.10 en projet

Au paragraphe 1er en projet, la référence faite à l'article 3.6.3.8, § 1er, sera remplacée par une référence à l'article 3.6.3.6, § 1er[3].

Article 3.6.3.17 en projet

Au paragraphe 2 en projet, la référence faite à l'article 3.6.3.6 sera remplacée par une référence à l'article 3.6.3.4[4].

Article 3.6.3.20 en projet

Au paragraphe 1er en projet, la référence faite à l'article 3.6.3.23 sera remplacée par une référence à l'article 3.6.3.21[5].

Article 3.6.3.25 en projet

Au paragraphe 2, a, en projet, la référence faite à l'article 3.6.3.5, § 3, sera remplacée par une référence à l'article 3.6.3.3, § 3[6].

Article 3.6.3.27 en projet

1. Aux paragraphes 1er, alinéa 2, et 8, afin de respecter la terminologie définie à l'article 1.1.1.1, § 1er, alinéa 1er, 11°, du Code, les mots "la CDNI" seront chaque fois remplacés par les mots "la Convention CDNI".

2. La même observation vaut pour l'article 3.6.3.32, § 4, alinéa 1er, en projet.

3. Le paragraphe 5 dispose:

"Le transporteur détermine d'après l'arrimage l'ordre de chargement et de déchargement. Le délai de chargement ou

In het licht van de bespreking van deze bepaling dient daarin evenwel verwezen te worden naar de ontworpen bepalingen van onderafdeling 1 van afdeling 1 van boek 3, titel 6, hoofdstuk 2, en niet naar onderafdeling 1 van afdeling 2 van datzelfde hoofdstuk.

Ontworpen artikel 3.6.3.10

In de ontworpen paragraaf 1 moet de verwijzing naar artikel 3.6.3.8, § 1, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 3.6.3.6, § 1.[3]

Ontworpen artikel 3.6.3.17

In de ontworpen paragraaf 2 moet de verwijzing naar artikel 3.6.3.6 vervangen worden door een verwijzing naar artikel 3.6.3.4.[4]

Ontworpen artikel 3.6.3.20

In de ontworpen paragraaf 1 moet de verwijzing naar artikel 3.6.3.23 vervangen worden door een verwijzing naar artikel 3.6.3.21.[5]

Ontworpen artikel 3.6.3.25

In de ontworpen paragraaf 2, a, moet de verwijzing naar artikel 3.6.3.5, § 3, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 3.6.3.3, § 3.[6]

Ontworpen artikel 3.6.3.27

1. In de paragrafen 1, tweede lid, en 8, dient men de woorden "het CDNI" telkens te vervangen door de woorden "het CDNI-Verdrag" teneinde zich te houden aan de terminologie bepaald in artikel 1.1.1.1, § 1, eerste lid, 11°, van het Wetboek.

2. Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 3.6.3.32, § 4, eerste lid.

3. Paragraaf 5 luidt als volgt:

"De vervoerder bepaalt, al naar de stuwing, de volgorde bij het laden en lossen. Voor degene die het eerst moet laden of

---

3 L'article 3.6.3.10, § 1er, en projet, est basé sur l'article 10.1 de la Convention de Budapest relative au contrat de transport de marchandises en navigation intérieure (Convention CMNI), lequel renvoie à son article 6.1, dont la portée est similaire à celle de l'article 3.6.3.6, § 1er, en projet.

4 L'article 3.6.3.17, § 2, en projet, est basé sur l'article 17.2 de Convention CMNI, lequel renvoie à son article 4, dont la portée est similaire à celle de l'article 3.6.3.4, en projet.

5 L'article 3.6.3.20, § 1er, en projet, est basé sur l'article 20.1 de Convention CMNI, lequel renvoie à son article 21, dont la portée est similaire à celle de l'article 3.6.3.21, en projet.

6 L'article 3.6.3.25, § 2, a, en projet, est basé sur l'article 25.2, a), de Convention CMNI, lequel renvoie à son article 3.3, dont la portée est similaire à celle de l'article 3.6.3.3, § 3, en projet.

3 Het ontworpen artikel 3.6.3.10, § 1, steunt op artikel 10.1 van het Verdrag van Boedapest inzake de overeenkomst voor het vervoer van goederen over de binnenwateren (CMNI-Verdrag), waarin verwezen wordt naar artikel 6.1 van dat Verdrag, dat in soortgelijke bewoordingen gesteld is als het ontworpen artikel 3.6.3.6, § 1.

4 Het ontworpen artikel 3.6.3.17, § 2, steunt op artikel 17.2 van het CMNI-Verdrag, waarin verwezen wordt naar artikel 4 van dat Verdrag, dat in soortgelijke bewoordingen gesteld is als het ontworpen artikel 3.6.3.4.

5 Het ontworpen artikel 3.6.3.20, § 1, steunt op artikel 20.1 van het CMNI-Verdrag, waarin verwezen wordt naar artikel 21 van dat Verdrag, dat in soortgelijke bewoordingen gesteld is als het ontworpen artikel 3.6.3.21.

6 Het ontworpen artikel 3.6.3.25, § 2, a, steunt op artikel 25.2, a), van het CMNI-Verdrag, waarin verwezen wordt naar artikel 3.3 van dat Verdrag, dat in soortgelijke bewoordingen gesteld is als het ontworpen artikel 3.6.3.3, § 3.

de déchargement pour celui qui doit charger ou décharger le premier court suivant la règle établie au paragraphe 2 et, pour chacun des autres expéditeurs 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 l'expéditeur ou destinataire précédent aura terminé le chargement ou le déchargement de son lot".

La portée des mots "suivant la règle établie au paragraphe 2" n'apparait pas clairement. La disposition sera revue sur ce point et son commentaire sera, le cas échéant, complété.

Article 3.6.3.32 en projet

1. À la lumière du commentaire des paragraphes 3 et 4, lesquels font référence aux surestaries, il convient d'y remplacer chaque fois la référence faite à l'article 3.6.3.31, § 4, par une référence à l'article 3.6.3.28, § 4.

2. La même observation vaut pour l'article 3.6.3.33, § 3, alinéa 2, et § 4, alinéa 2, en projet.

Article 4

1. L'article 4 vise à remplacer, et non à compléter, l'article 3.1.1.2, 3°, du Code. La phrase liminaire de cet article sera modifiée en conséquence.

2. À l'article 3.1.1.2, 3°, alinéa 3, en projet, la référence faite à l'article 3.3.1.5, § 1er, 1° ou 2°, sera remplacée par une référence à l'article 3.3.2.5, § 1er, 1° ou 2°[7].

Article 8

1. L'article 3.1.1.7, § 2, en projet, dispose:

"Le ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions consulte la Commission navigation intérieure pour toutes les matières régies dans le livre 3 du présent Code et dans ses arrêtés d'exécution.

De plus, la Commission navigation intérieure remplit les fonctions suivantes:

1° la concertation et la remise, à la demande du ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions, d'un avis motivé sur les matières liées au secteur de la navigation intérieure et à l'application du titre 6 du livre 3 du présent Code, y compris l'établissement d'indicateurs pouvant être utiles à l'application de ce Titre;

2° les fonctions supplémentaires attribuées par le Roi".

[7] Voir le commentaire de l'article 4.

lossen, begint de laad- of lostijd volgens de regel van paragraaf 2 en voor elk der volgende afzenders of geadresseerden bij het verstrijken van de termijn die aan de vorige toegestaan werd of, ingeval deze niet binnen de bepaalde termijn met het laden of lossen van zijn goederen gereedkomt, op het ogenblik waarop hij daarmee klaar is."

De draagwijdte van de woorden "volgens de regel van paragraaf 2" komt niet duidelijk tot uiting. Deze bepaling moet op dit punt herzien worden en de bespreking ervan dient, in voorkomend geval, aangevuld te worden.

Ontworpen artikel 3.6.3.32

1. In het licht van de bespreking van de paragrafen 3 en 4, in welke paragrafen verwezen wordt naar het overliggeld, dient de verwijzing naar artikel 3.6.3.31, § 4, in die paragrafen telkens vervangen te worden door een verwijzing naar artikel 3.6.3.28, § 4.

2. Dezelfde opmerking geldt voor het ontworpen artikel 3.6.3.33, § 3, tweede lid, en § 4, tweede lid.

Artikel 4

1. Artikel 4 strekt tot vervanging en niet tot aanvulling van artikel 3.1.1.2, 3°, van het Wetboek. De inleidende zin van dit artikel moet dienovereenkomstig gewijzigd worden.

2. In het ontworpen artikel 3.1.1.2, 3°, derde lid, moet de verwijzing naar artikel 3.3.1.5, § 1, 1° of 2°, vervangen worden door een verwijzing naar artikel 3.3.2.5, § 1, 1° of 2°.[7]

Artikel 8

1. Het ontworpen artikel 3.1.1.7, § 2, luidt als volgt:

"De minister die bevoegd is voor de binnenvaart raadpleegt de Commissie Binnenvaart voor alle aangelegenheden geregeld in boek 3 van dit wetboek en in de uitvoeringsbesluiten ervan.

De taken van de Commissie Binnenvaart zijn voorts:

1° het plegen van overleg en het uitbrengen, op verzoek van de minister bevoegd voor de binnenvaart, van gemotiveerd advies over aangelegenheden die verband houden met de binnenvaartsector en met de toepassing van titel 6 van boek 3 van dit wetboek, waaronder het vaststellen van indicatoren die behulpzaam kunnen zijn voor de toepassing van die titel;

2° de bijkomende door de Koning toegekende taken[.]"

[7] Zie de bespreking van artikel 4.

L'alinéa 1er sera revu afin d'y préciser si la consultation de la Commission navigation intérieure qu'il prévoit présente un caractère facultatif ou obligatoire.

2. Comme l'a rappelé la section de législation notamment dans son avis n° 73.371/4[8]:

"Il résulte des articles 37 et 107, alinéa 2, de la Constitution, en ce qui concerne l'autorité fédérale, que les fonctions, commissions, comités, conseils, organes consultatifs et autres 'observatoires' rattachés au pouvoir exécutif et destinés à être consultés exclusivement par lui, doivent être créés et réglés par celui-ci et non par le législateur. Cependant, lorsque la consultation de l'organe créé est obligatoire, que ses avis sont susceptibles de lier l'autorité ou que des obligations sont imposées à des tiers, c'est au législateur qu'il revient de créer cet organe, de définir ses missions, sa composition, les indemnités ou rétributions éventuellement accordées à ses membres ainsi que les règles essentielles de son fonctionnement[9]".

Dès lors qu'en l'espèce, l'article 3.6.3.28, §§ 2 et 4, en projet prévoit déjà[10] l'intervention obligatoire de la Commission navigation intérieure, la délégation au Roi prévue par l'article 3.1.1.7, § 3, en projet n'est pas admissible.

L'article 3.1.1.7 en projet sera par conséquent revu, afin que la loi détermine, en leurs éléments essentiels, les missions et la composition de la Commission navigation intérieure, les indemnités ou rétributions éventuellement accordées à ses membres ainsi que ses règles de fonctionnement.

Het eerste lid moet aldus herzien worden dat daarin verduidelijkt wordt of de raadpleging van de Commissie Binnenvaart waarin dat lid voorziet een facultatief dan wel een verplicht vormvereiste is.

2. De afdeling Wetgeving heeft reeds eerder, inzonderheid in haar advies 73.371/4,[8] het volgende opgemerkt:

"Uit de artikelen 37 en 107, tweede lid, van de Grondwet (…) vloeit, [wat de federale overheid betreft,] voort dat de functies, commissies, comités, raden, adviesorganen en andere 'observatoriums' die tot de uitvoerende macht behoren en waarvan het de bedoeling is dat ze uitsluitend door haar geraadpleegd worden, door haar opgericht en georganiseerd moeten worden en niet door de wetgever. Wanneer het orgaan dat opgericht wordt verplicht geraadpleegd moet worden, de adviezen ervan de overheid kunnen binden of verplichtingen opgelegd worden aan derden, staat het evenwel aan de wetgever dat orgaan op te richten en de opdrachten ervan, de samenstelling ervan, de eventueel aan de leden ervan toegekende schadeloosstellingen of bezoldigingen, alsook de essentiële regels inzake de werking ervan, te bepalen."[9]

Aangezien het ontworpen artikel 3.6.3.28, §§ 2 en 4, *in casu* reeds[10] voorziet in de verplichte betrokkenheid van de Commissie Binnenvaart, kan de machtiging van de Koning waarin het ontworpen artikel 3.1.1.7, § 3, voorziet niet aanvaard worden.

Het ontworpen artikel 3.1.1.7 moet aldus herzien worden dat in de wet de essentiële elementen vastgelegd worden van de opdrachten en de samenstelling van de Commissie Binnenvaart, de eventueel aan de leden ervan toegekende schadeloosstellingen of bezoldigingen, alsook de regels inzake de werkwijze ervan.

---

8 Avis n° 73.371/4 donné le 22 mai 2023 sur une proposition de loi "visant à mettre en place et en œuvre une politique cyclable fédérale", *Doc. parl*., Chambre, 2022-2023, n° 55-3240/002, pp. 3-7.

9 *Note de bas de page n° 2 de l'avis cité*: Voir notamment les avis n° 43.685/4 donné le 12 mars 2008 sur un avant-projet devenu le décret-cadre du 6 novembre 2008 'portant rationalisation de la fonction consultative', *Doc. parl*., Parl. w., 2007-2008, n° 820/1, pp. 16 à 26; n° 55.210/4 donné le 17 mars 2014 sur un projet devenu l'arrêté du gouvernement de la Communauté française du 8 mai 2014 'relatif à l'Observatoire des politiques culturelles'; n° 64.879/4 donné le 4 février 2019 sur un avant-projet devenu le décret de la Région wallonne du 2 mai 2019 'modifiant le Code wallon de l'action sociale et de la santé en ce qui concerne la prévention et la promotion de la santé', *Doc. parl*., Parl. w., 2018-2019, n° 1332/1, pp. 25 à 35; n° 70.152/4 donné le 8 novembre 2021 sur un avant-projet devenu l'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale du 6 juillet 2022 'portant organisation de la politique du stationnement et redéfinissant les missions et modalités de gestion de l'Agence du Stationnement de la Région de Bruxelles-Capitale', *Doc. parl*., Parl. Rég. Brux.-Cap., 2021-2022, pp. 62 à 70.

10 Voir l'observation qui précède, relative à la portée de l'article 3.1.1.7, § 2, alinéa 1er, en projet.

8 Advies 73.371/4 van 22 mei 2023 over een wetsvoorstel 'teneinde een federaal fietsbeleid tot stand te brengen en uit te voeren' *ParlSt.* Kamer 2022-23, nr. 55-3240/002, 3-7.

9 *Voetnoot 2 van het geciteerde advies*: Zie inzonderheid advies 43.685/4 van 12 maart 2008 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het kaderdecreet van 6 november 2008 'houdende rationalisatie van de adviesverlenende functie', *Parl.St.* W.Parl. 2007-08, nr. 820/001, 16 tot 26; advies 55.210/4 van 17 maart 2014 over een ontwerp dat geleid heeft tot het besluit van de regering van de Franse Gemeenschap van 8 mei 2014 'betreffende [het] Waarnemingscentrum voor het Cultuurbeleid'; advies 64.879/4 van 4 februari 2019 over een voorontwerp dat geleid heeft tot het decreet van het Waals Gewest van 2 mei 2019 'tot wijziging van het Waalse Wetboek van Sociale Actie en Gezondheid wat betreft de preventie en de bevordering van de gezondheid', *Parl. St*. W.Parl. 2018-19, nr. 1332/001, 25 tot 35; advies 70.152/4 van 8 november 2021 over een voorontwerp dat geleid heeft tot de ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 6 juli 2022 'houdende organisatie van het parkeerbeleid en herdefiniëring van de opdrachten en beheerswijze van het Parkeeragentschap van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest', *Parl.St*. Br.H.Parl. 2021-22, 62 tot 70.

10 Zie de voorgaande opmerking, die betrekking heeft op de draagwijdte van het ontworpen artikel 3.1.1.7, § 2, eerste lid.

Article 9

Au paragraphe 1er, les mots “l’armateur” seront remplacés par les mots “son armateur”.

Article 11

1. L’article 11 vise à remplacer, et non à modifier, l’article 3.2.3.25 du Code. La phrase liminaire sera modifiée en conséquence en complétant le dispositif en projet pour le pourvoir d’un intitulé.

2. La même observation vaut pour les articles 16 et 18 (articles 3.3.1.7 et 3.3.1.9 en projet).

Article 14

À l’article 3.3.1.5, alinéa 2, en projet, dans la version française, les mots “Le premier paragraphe” seront remplacés par les mots “L’alinéa 1er”.

Article 17

L’article 3.3.1.8 du Code dispose:

“Au cas où, en dehors du propriétaire de navire responsable sur la base des articles précédents, une autre personne est tenue pour les mêmes obligations ou est responsable pour le même dommage, le propriétaire de navire et cette autre personne sont responsables *in solidum*”.

L’article 17 vise à y insérer les mots “de l’exploitant ou” entre les mots “en dehors” et les mots “du propriétaire du navire”.

Une insertion similaire doit y être prévue pour la seconde occurrence des mots “propriétaire du navire”.

Article 23

L’article 23 dispose:

“Le titre 6, chapitre 1er – Affrètement et formation des prix du même code est abrogé”.

Cette disposition est inutile, l’article 2 de l’avant-projet opérant déjà le remplacement de l’actuel titre 6 du livre 3 du Code[11]. Elle sera par conséquent omise.

[11] Voir également l’observation formulée sous l’article 2 de l’avant-projet.

Artikel 9

In paragraaf 1 moeten de woorden “de reder” vervangen worden door de woorden “zijn reder”.

Artikel 11

1. Artikel 11 strekt tot vervanging en niet tot wijziging van artikel 3.2.3.25 van het Wetboek. De inleidende zin moet dienovereenkomstig gewijzigd worden, en de ontworpen bepaling moet tevens voorzien worden van een opschrift.

2. Dezelfde opmerking geldt voor de artikelen 16 en 18 (ontworpen artikelen 3.3.1.7 en 3.3.1.9).

Artikel 14

In de Franse tekst van het ontworpen artikel 3.3.1.5, tweede lid, moeten de woorden “Le premier paragraphe” vervangen worden door de woorden “L’alinéa 1er”.

Artikel 17

Artikel 3.3.1.8 van het Wetboek luidt als volgt:

“Ingeval naast de op grond van de voorgaande artikelen aansprakelijke scheepseigenaar een andere persoon voor dezelfde verbintenissen instaat of voor dezelfde schade aansprakelijk is, zijn de scheepseigenaar en deze andere persoon in solidum aansprakelijk.”

Artikel 17 strekt ertoe in dat artikel tussen het woord “aansprakelijke” en het woord “scheepseigenaar” de woorden “exploitant of” in te voegen.

Verderop in datzelfde artikel dienen evenzo de woorden ‘de scheepseigenaar” vervangen te worden door de woorden “de exploitant of de scheepseigenaar”.

Artikel 23

Artikel 23 luidt als volgt:

“Titel 6 hoofdstuk 1 – Bevrachting en Prijsvorming van hetzelfde wetboek wordt opgeheven.”

Deze bepaling is overbodig, aangezien artikel 2 van dit voorontwerp reeds voorziet in de vervanging van de huidige titel 6 van boek 3 van het Wetboek.[11] Artikel 23 dient bijgevolg weggelaten te worden.

[11] Zie eveneens de opmerking die *supra* gemaakt is bij artikel 2 van het voorontwerp.

Article 28

Au paragraphe 1er, les mots “aux articles 3, § 1er 11 et 12” seront remplacés par les mots “aux articles 3, 1°, 11 et 12”.

Observations finales

1. Les modifications apportées au Code respecteront l’ordre numérique des dispositions modifiées ou au sein desquelles une disposition nouvelle est destinée à s’insérer[12].

2. La qualité rédactionnelle de l’avant-projet sera soigneusement revue. Cette observation concerne notamment les articles 3.6.1.4, alinéa 1er (version française), 3.6.1.10, § 2, alinéa 1er, 3.6.2.1, alinéa 1er, 3.6.2.20, 3.6.2.27, alinéa 1er, 3.6.2.29, § 1er, 3.6.2.41, 3.6.2.42, 3.6.3.2, § 2 (version française), 3.6.4.2, 1° (version française), et 3.6.4.7, § 1er, alinéa 1er, en projet.

*

Le greffier, *Le président,*

Anne-Catherine Van Geersdaele Bernard Blero

[12] *Principes de technique législative - Guide de rédaction des textes législatifs et réglementaires,* www.raadvst-consetat.be, onglet “Technique législative”, recommandation n° 122.

Artikel 28

In paragraaf 1 moeten de woorden “in artikel 3, § 1, artikel 11 en 12” vervangen worden door de woorden “in de artikelen 3, 1°, 11 en 12”.

Slotopmerkingen

1. Voor de wijzigingen die in het Wetboek aangebracht worden, dient men zich te houden aan de numerieke volgorde van de artikelen die gewijzigd worden of waarin een nieuwe bepaling ingevoegd wordt.[12]

2. De redactie van het voorontwerp moet zorgvuldig nagezien worden. Deze opmerking geldt onder meer voor de ontworpen artikelen 3.6.1.4, eerste lid (Franse tekst), 3.6.1.10, § 2, eerste lid, 3.6.2.1, eerste lid, 3.6.2.20, 3.6.2.27, eerste lid, 3.6.2.29, § 1, 3.6.2.41, 3.6.2.42, 3.6.3.2, § 2 (Franse tekst), 3.6.4.2, 1° (Franse tekst), en 3.6.4.7, § 1, eerste lid.

*

De griffier, *De voorzitter,*

Anne-Catherine Van Geersdaele Bernard Blero

[12] *Beginselen van de wetgevingstechniek – Handleiding voor het opstellen van wetgevende en reglementaire teksten,* www.raadvst-consetat.be, tab “Wetgevingstechniek”, aanbeveling 122.

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,

SALUT.

Sur la proposition du ministre de la Mobilité et du ministre de la Mer du Nord,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de la Mobilité et le ministre de la Mer du Nord sont chargés de présenter et de déposer en Notre nom, à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

CHAPITRE 1ER

Disposition générale

Article 1er

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 2

Modifications au livre 2 du Code belge de la Navigation

Art. 2

Dans le livre 2 Navigation de mer du Code belge de la Navigation, les modifications suivantes sont apportées:

1° Dans les articles 2.3.1.16, dernière phrase et 2.3.1.17, § 2, les mots „et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure" sont abrogés;

2° L'article 2.3.2.3, § 2, est complété par les mots ", lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes.";

3° L'article 2.3.2.7 est complété par les mots ", lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes.";

4° Dans l'article 2.3.2.32, § 2, les mots "dans les zones maritimes" sont remplacés par les mots "dans les eaux maritimes".

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,

ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Mobiliteit en de minister van Noordzee,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Mobiliteit en de minister van Noordzee worden ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

HOOFDSTUK 1

Algemene bepaling

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 Grondwet.

HOOFDSTUK 2

Wijzigingen aan boek 2 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 2

In boek 2 Zeevaart van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden volgende wijzigingen aangebracht:

1° In artikel 2.3.1.16, laatste lid en 2.3.1.17 § 2 worden de bewoordingen "en de rechtbank te Brussel voor binnenschepen" opgeheven;

2° Artikel 2.3.2.3, § 2, wordt aangevuld met de woorden ", wanneer deze zich in zeewateren bevinden.";

3° Artikel 2.3.2.7 wordt aangevuld met de woorden ", wanneer deze zich in zeewateren bevinden.";

4° In artikel 2.3.2.32, § 2, worden de woorden "in maritieme zones" vervangen door de woorden "in zeewateren".

CHAPITRE 3

Modifications au livre 3 du Code belge de la Navigation

Art. 3

L'article 3.1.1.2, 3°, du même Code est remplacé par la disposition suivante:

"3° "pouvoir économique": l'utilisation ou l'exploitation par soi-même ou pour son propre compte du bateau de navigation intérieure, où celui qui a le pouvoir économique couvre les risques liés à l'utilisation ou l'exploitation du bateau de navigation intérieure; le pouvoir économique ne comporte pas le droit de transfert de propriété d'un bateau de navigation intérieure, ni l'établissement d'un quelconque droit réel sur le bateau de navigation intérieure.

Le document délivré en vertu du Règlement d'application des dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des chiffres 1 et 3 du protocole de signature du protocole additionnel n° 2, à ladite Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979, fait foi de la qualité d'exploitant du bateau de navigation intérieure pour lequel il a été délivré.

En l'absence d'un tel document, l'entreprise mentionnée sur l'attestation d'appartenance à la flotte visée à l'article 3.3.2.5, § 1er, 1° ou 2° est réputée être l'exploitant du bateau de navigation intérieure jusqu'à preuve du contraire.".

Art. 4

§ 1er. L'article 3.1.1.4, 3° du même Code est remplacé par la disposition suivante:

"3° "contrat de location-vente de bateaux": le contrat par lequel le vendeur du bateau de navigation intérieure, avec transfert du contrôle économique, met le bateau de navigation intérieure à la disposition de l'acquéreur du bateau de navigation intérieure pour la période convenue entre les parties moyennant le paiement de redevances périodiques réparties sur la durée du contrat, et par lequel l'acquéreur du bateau de navigation intérieure s'engage à acheter le bateau de navigation intérieure à la fin de cette période à un prix déterminé ou déterminable dans le contrat, égal au total des redevances périodiques, majoré ou non d'un montant résiduel à payer.".

§ 2. L'article 3.1.1.4 du même Code est complété par les dispositions 4° jusqu'à 12 comme suit:

HOOFDSTUK 3

Wijzigingen aan boek 3 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 3

Artikel 3.1.1.2, 3°, van hetzelfde Wetboek wordt vervangen door volgende bepaling:

"3° Economisch zeggenschap: het zelf of voor eigen rekening gebruiken of exploiteren van het binnenschip, waarbij diegene op wie het economisch zeggenschap rust, instaat voor de risico's verband houdende met het gebruik of de exploitatie van het binnenschip; het economisch zeggenschap omvat niet mede het recht tot overdracht van de eigendom van het binnenschip noch tot het vestigen van enig zakelijk recht op het binnenschip.

De verklaring, uitgereikt op grond van het Toepassingsreglement van het bepaalde in het derde lid van artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte en van het eerste en het derde lid van het op 17 oktober 1979 ondertekende Protocol van Ondertekening bij Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herziene Rijnvaartakte, geldt als bewijs van de hoedanigheid van exploitant van het binnenschip waarvoor dit certificaat werd afgeleverd.

Bij gebreke aan dergelijke verklaring, wordt, de onderneming vermeld op de vlootverklaring waarvan sprake in art. 3.3.2.5, § 1, 1° of 2°, tot bewijs van het tegendeel geacht de exploitant van het binnenschip te zijn.".

Art. 4

§ 1. Artikel 3.1.1.4, 3° van hetzelfde Wetboek wordt vervangen door volgende bepaling:

"3° "scheepshuurkoopovereenkomst": de overeenkomst waarbij de scheepshuurverkoper, met overdracht van het economisch zeggenschap, gedurende de tussen partijen overeengekomen periode het binnenschip ter beschikking stelt van de scheepshuurkoper tegen betaling van periodieke vergoedingen, gespreid over de duurtijd van de overeenkomst, en waarbij de scheepshuurkoper zich ertoe verbindt tot aankoop van het binnenschip op het einde van deze periode tegen een in de overeenkomst bepaalde of bepaalbare prijs, gelijk aan het totaal van de periodieke vergoedingen, al dan niet vermeerderd met een resterend te betalen bedrag.".

§ 2. Artikel 3.1.1.4 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met de bepalingen onder 4° tot 12° als volgt:

“4° “contrat au voyage ou à temps”: le contrat d’affrètement par lequel le fréteur met, en tout ou en partie, à disposition de l’affréteur, sans transfert du pouvoir économique, le bateau de navigation intérieure pour un ou plusieurs voyages ou pour une durée déterminée en vue du transport de marchandises par le fréteur;

5° “Contrats au tonnage”: le contrat d’affrètement à temps où le fréteur s’engage à transporter, pendant une période fixée dans le contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d’un fret à la tonne;

6° “contrat de séjour”: le contrat d’affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l’affréteur, sans transfert du pouvoir économique, le bateau de navigation intérieure pour une durée déterminée ou indéterminée en vue du chargement, de l’entreposage et du déchargement des marchandises;

7° “contrat en séjour et/ou navigation” le contrat d’affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l’affréteur, sans transfert du pouvoir économique, le bateau de navigation intérieure pour une durée déterminée ou indéterminée en vue du chargement, de l’entreposage et du déchargement des marchandises et/ou de leur transport;

8° “contrat de poussage”: le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s’engage à l’égard du donneur d’ordre, une seule fois ou pour une durée déterminée, à effectuer contre rémunération une ou plusieurs opérations de poussage convenues;

9° “contrat de remorquage”: le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s’engage à l’égard du donneur d’ordre, une seule fois ou pour une durée déterminée, à effectuer contre rémunération une ou plusieurs opérations de remorquage convenues;

10° “contrat d’emport par formation à couple”: le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s’engage à l’égard du donneur d’ordre, une seule fois ou pour une durée déterminée, à emporter contre rémunération un autre bateau de navigation intérieure dans un assemblage par formation à couple;

11° “contrat de train de bateaux”: le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s’engage à l’égard du donneur d’ordre à effectuer contre rémunération une ou plusieurs opérations liées à un train de bateaux;

“4° “reis- of tijdbevrachtingovereenkomst”: de bevrachtingovereenkomst waarbij de vervrachter, zonder overdracht van het economisch zeggenschap, het binnenschip, voor één reis of meerdere reizen of voor een bepaalde tijd, geheel of gedeeltelijk, ter beschikking stelt van de bevrachter met het oog op vervoer van goederen door de vervrachter;

5° “Tonnageovereenkomst”: de overeenkomst van tijdbevrachting, waarbij de vervrachter, zich ertoe verbindt, gedurende een in de overeenkomst vastgelegde periode een bepaalde hoeveelheid lading te vervoeren tegen betaling van een vrachtprijs per ton;

6° “ligovereenkomst”: de bevrachtingovereenkomst waarbij de vervrachter, zonder overdracht van het economisch zeggenschap, het binnenschip, voor bepaalde of onbepaalde tijd ter beschikking stelt van de bevrachter teneinde aan boord daarvan goederen te laden, op te slaan en daaruit te lossen;

7° “overeenkomst om te liggen en/of te varen”: de bevrachtingovereenkomst waarbij de vervrachter, zonder overdracht van het economisch zeggenschap, voor bepaalde of onbepaalde tijd, het binnenschip ter beschikking stelt van de bevrachter teneinde aan boord daarvan goederen te laden, op te slaan en daaruit te lossen en/of te vervoeren;

8° “duwovereenkomst”: de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever er toe verbindt, eenmalig of voor een bepaalde tijd, tegen vergoeding één of meerdere overeengekomen duwwerkzaamheden te verrichten;

9° “sleepovereenkomst”: de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever er toe verbindt, eenmalig of voor een bepaalde tijd, tegen vergoeding één of meerdere overeengekomen sleepwerkzaamheden te verrichten;

10° “overeenkomst voor langszij gekoppeld meenemen”: de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever ertoe verbindt, eenmalig of voor een bepaalde tijd, tegen vergoeding, een ander binnenschip in een samenstel langszij gekoppeld mee te nemen;

11° “scheepstreinovereenkomst”: de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever verbindt tegen vergoeding, één of meerdere werkzaamheden met betrekking tot een scheepstrein te verrichten;

12° “emport”: l’emport d’un ou plusieurs bateaux de navigation intérieures en convoi poussé, formation à couple ou train de bateaux.”

Art. 5

Dans le même Code, il est inséré un article 3.1.1.5. Intermédiaires, rédigé comme suit:

“Art. 3.1.1.5. Intermédiaires

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d’exécution y afférents, l’on entend par:

1° “commissionnaire de transport”: toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s’engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers;

2° “courtier de transport”: toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, met en rapport deux personnes ou plus en vue de la conclusion entre elles d’un contrat régi dans le livre 3, titre 6 et qui n’intervient éventuellement dans la conclusion de ce contrat qu’en qualité de représentant de ses mandants.”.

Art. 6

Dans le même Code, il est inséré un article 3.1.1.6. Bateaux de navigation intérieure, rédigé comme suit:

“Art. 3.1.1.6. Bateaux de navigation intérieure

Dans le présent livre, dans les dispositions du Livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d’exécution y afférents, l’on entend par:

1° “convoi poussé”: un assemblage rigide composé de bateaux de navigation intérieure dont un au moins est placé devant le ou les deux bateaux motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés “pousseurs”; est également considéré comme convoi poussé un convoi composé d’un bateau de navigation intérieure pousseur et d’un autre poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée;

2° “formation à couple”: un assemblage composé de bateaux de navigation intérieure accouplés bord à bord dont aucun n’est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de la formation;

12° “meenemen”: het in een duwstel, gekoppeld samenstel of scheepstrein meenemen van één of meerdere binnenschepen.”

Art. 5

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 3.1.1.5 Tussenpersonen ingevoegd, luidende:

“Art. 3.1.1.5. Tussenpersonen

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° “vervoercommissionair”: elke natuurlijke of rechtspersoon die tegen vergoeding, de verbintenis aangaat een transport van goederen te verrichten en dit transport in eigen naam door derden laat uitvoeren;

2° “vervoersmakelaar”: elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, twee of meer personen met elkaar in contact brengt met het oog op het wederzijds sluiten van een overeenkomst geregeld in boek 3 titel 6 en die, ingeval hij bij het sluiten van die overeenkomst optreedt, dit slechts doet in hoedanigheid van vertegenwoordiger van zijn lastgevers.”.

Art. 6

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 3.1.1.6 Binnenschepen, ingevoegd, luidende:

“Art. 3.1.1.6. Binnenschepen

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° “duwstel”: een hecht samenstel van binnenschepen, waarvan er ten minste één geplaatst is vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel, dan wel voor de beide motorschepen, die dienen voor het voortbewegen van het samenstel, en die worden aangeduid als “duwboot” of “duwboten”. Hieronder wordt ook een duwstel verstaan dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd binnenschip waarvan de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken;

2° “langszij gekoppeld samenstel”: een samenstel van langszijde aan elkaar vastgemaakte binnenschepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel;

3° “convoi remorqué”: un assemblage composé d’un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure et remorqué par un ou plusieurs bateaux motorisés;

4° “train de bateaux”: un assemblage de bateaux de navigation intérieure guidés de manière électronique ou automatique et dont la navigation est entre les mains d’un de ces bateaux ou réalisée à distance.”.

Art. 7

Dans le même Code, il est inséré un article 3.1.1.7 rédigé comme suit:

“Art. 3.1.1.7. Commission navigation intérieure

§ 1er. Auprès de l’administration qui a la navigation intérieure dans ses attributions, il est institué une commission sous la dénomination “Commission navigation intérieure”.

§ 2. Le ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions peut consulter la Commission navigation intérieure pour toutes les matières régies dans le livre 3 du présent Code et dans ses arrêtés d’exécution.

De plus, la Commission navigation intérieure remplit les fonctions suivantes:

1° la concertation et la remise, à la demande du ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions, d’un avis motivé sur les matières liées au secteur de la navigation intérieure et à l’application du titre 6 du livre 3 du présent Code, y compris l’établissement d’indicateurs pouvant être utiles à l’application de ce Titre;

Les avis de la Commission Navigation Intérieure ne lient pas le ministre.

2° les fonctions supplémentaires attribuées par le Roi.

§ 3. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission navigation intérieure.”.

Art. 8

§ 1er. Dans l’article 3.2.1.5 du même Code, les mots “son armateur” sont supprimés.

§ 2. Dans l’article 3.2.2.7 du même Code, le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

3° “sleep”: een samenstel van één of meer binnenschepen, dat door één of meer motorschepen wordt gesleept;

4° “scheepstrein”: een samenstel van elektronisch of automatisch aangestuurde binnenschepen, waarbij de navigatie in handen is van één van deze schepen dan wel vanop afstand geschiedt.”.

Art. 7

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 3.1.1.7 ingevoegd, luidende:

“Art. 3.1.1.7. Commissie Binnenvaart

§ 1. Bij de administratie die bevoegd is voor de binnenvaart wordt onder de benaming “Commissie Binnenvaart” een commissie ingesteld.

§ 2. De minister die bevoegd is voor de binnenvaart kan de Commissie Binnenvaart raadplegen voor alle aangelegenheden geregeld in boek 3 van dit wetboek en in de uitvoeringsbesluiten ervan.

De taken van de Commissie Binnenvaart zijn voorts:

1° het plegen van overleg en het uitbrengen, op verzoek van de minister bevoegd voor de binnenvaart, van gemotiveerd advies over aangelegenheden die verband houden met de binnenvaartsector en met de toepassing van titel 6 van boek 3 van dit wetboek, waaronder het vaststellen van indicatoren die behulpzaam kunnen zijn voor de toepassing van die titel;

De adviezen van de Commissie Binnenvaart binden de minister niet.

2° de bijkomende door de Koning toegekende taken;

§ 3. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie Binnenvaart.”.

Art. 8

§ 1. In artikel 3.2.1.5 van hetzelfde Wetboek worden de woorden “zijn reder” geschrapt.

§ 2. In artikel 3.2.2.7 van hetzelfde Wetboek wordt paragraaf 2 vervangen als volgt:

"§ 2. L'article 3.2.2.6 s'applique par analogie à l'administration de la preuve relative aux droits réels limités et droits personnels sur des bateaux de navigation intérieure.".

"§ 2. Artikel 3.2.2.6 is op de bewijsvoering met betrekking tot beperkte zakelijke rechten en persoonlijke rechten op binnenschepen van overeenkomstige toepassing.".

Art. 9

L'article 3.2.1.6 du même Code est modifié et complété comme suit:

"Les articles 2.2.1.11 à 2.2.1.27 s'appliquent par analogie aux bateaux de navigation intérieure.

Lorsqu'il est fait référence dans ces articles au registre des navires de mer, il convient de le lire comme étant le registre des bateaux de navigation intérieure.

Hormis les actes et jugements visés à l'article 2.2.1.12, les contrats de location-vente et d'affrètement coque nue ainsi que les actes et jugements qui justifient d'un droit d'habitation sur le bateau de navigation intérieure peuvent également être inscrit au registre des bateaux de navigation intérieure.

Le tribunal de l'entreprise du lieu où le bateau de navigation intérieure est immatriculé au registre des bateaux de navigation intérieure et celui où le défendeur a son domicile ou son siège en Belgique, sont compétents à prendre connaissance des demandes relatives à la validité de l'immatriculation dans le registre des bateaux de navigation intérieure.".

Art. 9

Artikel 3.2.1.6 van hetzelfde Wetboek wordt als volgt gewijzigd en aangevuld:

"De artikelen 2.2.1.11 tot en met 2.2.1.27 zijn van overeenkomstige toepassing op binnenschepen.

Waar in deze artikelen sprake is van het zeeschepenregister dient dit gelezen als het binnenschepenregister.

Behoudens de in artikel 2.2.1.12 genoemde akten en vonnissen kunnen tevens huurkoopovereenkomsten en rompbevrachtingovereenkomsten alsook akten en vonnissen die het bewijs opleveren van een recht op bewoning op het binnenschip in het binnenschepenregister ingeschreven worden.

De ondernemingsrechtbank van de plaats waar het binnenschip is teboekgesteld in het Belgisch binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, zijn bevoegd om kennis te nemen van eisen die betrekking hebben op de geldigheid van de teboekstelling in het Belgisch binnenschepenregister.".

Art. 10

L'article 3.2.3.25 du même Code est remplacé comme suit:

"Art. 3.2.3.25. Tribunal compétent

Par dérogation aux articles 2.2.5.43, § 2 et 2.2.5.52, le tribunal de l'entreprise du lieu où le bateau de navigation intérieure est immatriculé au registre des bateaux de navigation intérieure et celui où le défendeur a son domicile ou son siège en Belgique sont compétents, au choix du requérant.".

Art. 10

Artikel 3.2.3.25 van hetzelfde Wetboek wordt vervangen als volgt:

"Art. 3.2.3.25. Bevoegde rechtbank

In afwijking van de artikelen 2.2.5.43, § 2, en 2.2.5.52 zijn naar keuze van de eiser de ondernemingsrechtbank van de plaats waar het binnenschip is teboekgesteld in het binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, bevoegd.".

Art. 11

Dans l'article 3.3.1.1 du même Code, l'alinéa 2 est remplacé par ce qui suit:

"Par dérogation aux articles 2.3.1.12, § 4, 2.3.1.16 et 2.3.1.17, § 2 le tribunal de l'entreprise du lieu où le bateau

Art. 11

In artikel 3.3.1.1. van hetzelfde Wetboek wordt het tweede lid vervangen als volgt:

"In afwijking van de artikelen 2.3.1.12, § 4, 2.3.1.16 en 2.3.1.17 § 2 zijn de ondernemingsrechtbank van de

de navigation intérieure est immatriculé au registre des bateaux de navigation intérieure et celui où le défendeur a son domicile ou son siège en Belgique sont compétents.”.

Art. 12

L’article 3.3.1.3 du même Code est complété par les mots “, l’article 3.3.1.5 et l’article 3.3.1.9, alinéa 2”.

Art. 13

L’article 3.3.1.5 du même Code est remplacé par ce qui suit:

“Art. 3.3.1.5. Faits de l’équipage et du personnel de bord

Un membre de l’équipage ou du personnel de bord n’est pas responsable du dommage causé dans l’exercice de ses activités, sauf en cas de dol, de faute lourde ou de faute légère plus habituelle qu’accidentelle.

L’alinéa 1er s’applique également à chacun qui exerce à distance des fonctions de membre d’équipage ou de personnel de bord.”.

Art. 14

A l’article 3.3.1.6 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° L’intitulé de l’article 3.3.1.6 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 3.3.1.6. Responsabilité pour les faits de l’équipage et du personnel de bord”;

2° Le paragraphe 1er est remplacé par ce qui suit:

“§ 1er. L’exploitant est responsable des faits illicites commis par l’équipage ou le personnel de bord dans l’exercice de leur tâche et qui causent à autrui un dommage.

L’exploitant est également responsable des erreurs ou omissions commises par chacun qui exerce à distance des fonctions de membre d’équipage ou de personnel de bord, sans préjudice de tout recours contre son commettant.”;

plaats waar het binnenschip is teboekgesteld in het binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, bevoegd.”.

Art. 12

Artikel 3.3.1.3 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met de woorden “artikel 3.3.1.5 en 3.3.1.9, tweede lid”.

Art. 13

Artikel 3.3.1.5 van hetzelfde Wetboek wordt vervangen als volgt:

“Art. 3.3.1.5. Daden van de bemanning en het boordpersoneel

Een lid van de bemanning of van het boordpersoneel is niet aansprakelijk voor schade berokkend naar aanleiding van de uitoefening van zijn werkzaamheden, tenzij in geval van bedrog, zware schuld, of lichte schuld die bij deze eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt.

Het eerste lid is tevens van toepassing op eenieder die vanop afstand taken van bemanning of boordpersoneel uitvoert.”.

Art. 14

In artikel 3.3.1.6 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° Het opschrift van artikel 3.3.1.6 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 3.3.1.6. Aansprakelijkheid voor daden van de bemanning en het boordpersoneel”;

2° De eerste paragraaf wordt vervangen als volgt:

“§ 1. De exploitant is aansprakelijk voor de door de bemanning of het boordpersoneel gestelde onrechtmatige daden binnen de uitoefening van hun taak waardoor aan derden schade wordt berokkend.

De exploitant is tevens aansprakelijk voor de fouten of nalatigheden begaan door eenieder die vanop afstand taken van bemanning of boordpersoneel uitvoert, onverminderd diens eventueel verhaal op de aansteller ervan.”;

3° Dans le paragraphe 2, les mots “propriétaire de navire” sont remplacés par les mots “exploitant du navire.”;

4° L’article est complété par un paragraphe 3 rédigé comme suit:

“§ 3. Le propriétaire du navire est responsable in solidum avec l’exploitant pour les dommages résultant de faits illicites, si:

l’identité complète de l’exploitant et des assureurs n’a pas été communiquée à la personne lésée en temps utile;

ou l’exploitant est inconnu ou non solvable;

ou l’événement n’est pas suffisamment assuré.

Cette disposition n’affecte pas le droit de recours entre le propriétaire du navire et l’exploitant.

L’action en recours doit être introduite dans le délai prévu par “la Convention sur les Abordages 1910” ou la “Convention sur les Abordages 1960”. Si ces conventions ne sont pas applicables, elle doit être introduite dans un délai d’un an à compter de la date du paiement ayant donné lieu au recours.”.

Art. 15

L’article 3.3.1.7 du même Code est remplacé comme suit:

“Art. 3.3.1.7. Responsabilité après cession de propriété

Sans préjudice de l’application de l’article 3.3.1.6, § 3, après le transfert de propriété, la responsabilité continue à incomber à la personne qui était l’exploitant au moment où l’acte illicite a été commis ou au moment où l’obligation a été contractée.”.

Art. 16

Dans l’article 3.3.1.8 du même Code, les mots “de l’exploitant ou” sont insérés entre les mots “en dehors” et les mots “du propriétaire du navire et entre les mots “le” et “propriétaire du navire”.

Art. 17

L’article 3.3.1.9 du même Code est remplacé comme suit:

3° In paragraaf twee van artikel 3.3.1.6 wordt het woord “scheepseigenaar” vervangen door het woord “scheepsexploitant.”;

4° Het artikel aangevuld met een paragraaf 3 luidende:

“§ 3. De scheepseigenaar is in solidum met de exploitant gehouden voor schade uit onrechtmatige daad, indien:

de volledige identiteit van de exploitant en de verzekeraars niet tijdig aan de schadelijder zijn kenbaar gemaakt;

of de exploitant niet bekend of niet solvabel is;

of het voorval onvoldoende verzekerd is.

Deze bepaling laat onverlet het recht op verhaal tussen scheepseigenaar en exploitant.

De vordering tot verhaal moet ingesteld worden binnen de termijn voorzien in het “Aanvaringsverdrag 1910” dan wel het “Aanvaringsverdrag 1960”. Indien deze verdragen niet van toepassing zijn, binnen het jaar vanaf de dag van de betaling die tot het verhaal aanleiding heeft gegeven.”.

Art. 15

Artikel 3.3.1.7 van hetzelfde Wetboek wordt vervangen als volgt:

“Art. 3.3.1.7. Aansprakelijkheid na eigendomsoverdracht

Onverminderd de toepassing van artikel 3.3.1.6 § 3, blijft na eigendomsoverdracht de aansprakelijkheid rusten op degene die exploitant was op het ogenblik waarop de onrechtmatige daad werd gesteld of de verbintenis werd aangegaan.”.

Art. 16

In artikel 3.3.1.8 van hetzelfde Wetboek worden de woorden “exploitant of” ingevoegd tussen de woorden “aansprakelijke” en “scheepseigenaar” en tussen de woorden “de” en “scheepseigenaar”.

Art. 17

Artikel 3.3.1.9 van hetzelfde Wetboek wordt vervangen als volgt:

"Art. 3.3.1.9. Droit de recours

L'exploitant ou le propriétaire du navire qui est responsable du dommage en vertu de l'article 3.3.1.6 ou 3.3.1.7 peut, compte tenu des dispositions des articles 3.3.1.2 et 3.3.1.5, exercer un recours contre celui qui a causé le dommage.

L'action en recours doit être introduite dans les délais visés à l'article 3.3.1.6, § 3, selon le cas.".

Art. 18

Dans l'article 3.3.2.1, 1° du même Code les mots "ou l'emport d'une autre manière" sont insérés entre les mots "le poussage" et les mots "de bateaux de navigation intérieure".

Art. 19

À l'article 3.3.2.5 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° Dans l'article 3.3.2.5, § 1er, première phrase du même Code, les mots "ou toute autre opération de navigation" sont insérés entre les mots "transport de marchandises ou de personnes" et les mots "pour compte d'autrui";

2° Le premier paragraphe, 2° est remplacé par ce qui suit:

"2° une attestation d'appartenance à la navigation du Rhin, délivrée en exécution du Règlement d'application des dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des chiffres 1 et 3 du protocole de signature du protocole additionnel n° 2, à ladite Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979, ou";

3° Le paragraphe 3 est complété par un alinéa rédigé comme suit:

"Le document visé à l'article 5 du règlement d'application des dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des chiffres 1 et 3 du protocole de signature du protocole additionnel n° 2 à ladite Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979, est délivré si le demandeur a son siège ou son domicile en Belgique et s'il répond aux conditions dudit règlement.".

"Art. 3.3.1.9. Verhaalsrecht

De exploitant of scheepseigenaar die op grond van artikel 3.3.1.6 of 3.3.1.7 gehouden is voor de schade, kan, met inachtneming van het gestelde in artikel 3.3.1.2 en 3.3.1.5, verhaal uitoefenen tegen de aansprakelijke schadeveroorzaker.

De vordering tot verhaal moet ingesteld worden binnen de in artikel 3.3.1.6 § 3 bedoelde termijnen, al naargelang het geval.".

Art. 18

In artikel 3.3.2.1, 1° van hetzelfde Wetboek worden de woorden "of anderszins meenemen" ingevoegd tussen de woorden "duwen" en "van binnenschepen".

Art. 19

In artikel 3.3.2.5 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° In artikel 3.3.2.5, § 1, eerste zin, van hetzelfde Wetboek worden de woorden "of enige andere verrichting van scheepvaart" ingevoegd tussen de woorden "goederen- of personenvervoer" en "voor rekening van derden" tussengevoegd;

2° Paragraaf § 1, 2° wordt vervangen als volgt:

"2° een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart, uitgereikt in uitvoering van het Toepassingsreglement van de bepalingen in het derde lid van artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte en van het eerste en derde lid van het op 17 oktober 1979 ondertekende Protocol van Ondertekening bij het Aanvullend Protocol nr. 2 van genoemde Akte, of";

3° Paragraaf § 3 wordt aangevuld met een lid, luidende:

"De verklaring, waarvan sprake in art. 5 Toepassingsreglement van het bepaalde in het derde lid van artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte en van het eerste en het derde lid van het op 17 oktober 1979 ondertekende Protocol van Ondertekening bij Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herziene Rijnvaartakte, wordt uitgereikt indien de aanvrager zijn zetel of woonplaats in België heeft en aan de voorwaarden van het betreffend reglement voldoet.".

Art. 20

Dans le même code, il est inséré un article 3.3.2.6 rédigé comme suit:

“Art. 3.3.2.6. Les dispositions du titre 6 du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses, telles que modifiées par les articles 16 et 17 de la loi introduisant le Code belge de la Navigation, s’appliquent aux bateaux de navigation intérieure normalement utilisés ou destinés à des opérations lucratives de navigation dans les eaux intérieures, ainsi qu’aux navires de moins de 25 tonnes, normalement utilisés pour des opérations similaires en mer.”.

Art. 21

À l’article 3.3.4.1 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° La première phrase est complété par les mots “, lorsqu’ils se trouvent dans les eaux maritimes”.

2° Dans la deuxième phrase, les mots “les zones maritimes” sont remplacés par les mots “les eaux maritimes”.

Art. 22

Titre 6. Affrètement et transport du livre 3 est remplacé par les dispositions suivantes:

“Titre 6. Affrètement et transport

Chapitre 1er. Dispositions générales

Art. 3.6.1.1. Interprétation

§ 1er. Lorsque toutes ou certaines clauses du contrat sont écrites, elles doivent être rédigées de manière claire et compréhensible.

Un contrat peut être interprété notamment en fonction des pratiques du marché en relation directe avec celui-ci.

§ 2. Les dispositions reprises de “la Convention CMNI” sont interprétées conformément à cette convention.

Art. 3.6.1.2. Clauses abusives

§ 1er. Pour l’application du présent Titre, toute clause d’un contrat conclu entre entreprises est abusive lorsque, à elle seule ou combinée avec une ou plusieurs autres

Art. 20

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 3.3.2.6 ingevoegd, luidende:

“Art. 3.3.2.6. De bepalingen van titel 6 van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen, zoals gewijzigd bij de artikelen 16 en 17 van de wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn van toepassing op binnenschepen die gewoonlijk gebruikt of bestemd zijn tot winstgevende verrichtingen van scheepvaart in de binnenwateren, alsook op schepen van minder dan 25 ton die gewoonlijk op zee voor soortgelijke verrichtingen worden gebruikt.”.

Art. 21

In artikel 3.3.4.1 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° Artikel 3.3.4.1 eerste zin wordt aangevuld met de woorden “, wanneer zij zich in zeewateren bevinden”.

2° In de tweede zin worden de woorden “maritieme zones” vervangen door “zeewateren”.

Art. 22

Titel 6. Bevrachting en Vervoer van boek 3 wordt vervangen door volgende bepalingen:

“Titel 6. Bevrachting en vervoer

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Art. 3.6.1.1. Uitlegging

§ 1. Indien alle of bepaalde bedingen van de overeenkomst schriftelijk zijn, moeten ze duidelijk en begrijpelijk zijn opgesteld.

Een overeenkomst kan onder meer worden geïnterpreteerd aan de hand van de marktpraktijken die er rechtstreeks verband mee houden.

§ 2. De uit het “CMNI-Verdrag” overgenomen bepalingen worden uitgelegd in overeenstemming met dat verdrag.

Art. 3.6.1.2. Onrechtmatige bedingen

§ 1. Voor de toepassing van deze titel is elk beding van een overeenkomst gesloten tussen ondernemingen dat, alleen of in samenhang met één of meer andere

clauses, elle crée un déséquilibre manifeste entre les droits et obligations des parties. Le caractère abusif d'une clause contractuelle est apprécié en tenant compte de la nature des produits qui font l'objet du contrat et en se référant, au moment de la conclusion du contrat, à toutes les circonstances qui entourent sa conclusion, à l'économie générale du contrat, aux usages commerciaux qui s'appliquent, de même qu'à toutes les autres clauses du contrat, ou d'un autre contrat dont il dépend.

§ 2. Pour l'appréciation du caractère abusif, il est également tenu compte de l'exigence de clarté et de compréhension visée à l'article 3.6.1.1, § 1.

L'appréciation du caractère abusif des clauses ne porte ni sur la définition de l'objet principal du contrat ni sur l'adéquation entre le prix ou la rémunération, d'une part, et les services à fournir en contrepartie, d'autre part, pour autant que ces clauses soient rédigées de façon claire et compréhensible.

§ 3. Sont abusives, les clauses qui ont pour objet de:

1° prévoir un engagement irrévocable de l'autre partie, alors que l'exécution des prestations de l'entreprise est soumise à une condition dont la réalisation dépend de sa seule volonté;

2° conférer à l'entreprise le droit unilatéral d'interpréter une quelconque clause du contrat;

3° en cas de conflit, faire renoncer l'autre partie à tout moyen de recours contre l'entreprise;

4° constater de manière irréfragable la connaissance ou l'adhésion de l'autre partie à des clauses dont elle n'a pas eu, effectivement, l'occasion de prendre connaissance avant la conclusion du contrat.

§ 4. Sont présumées abusives, sauf preuve contraire, les clauses qui ont pour objet de:

1° autoriser l'entreprise à modifier unilatéralement sans raison valable le prix, les caractéristiques ou les conditions du contrat;

2° proroger ou renouveler tacitement un contrat à durée déterminée sans spécification d'un délai raisonnable de résiliation;

bedingen, een kennelijk onevenwicht schept tussen de rechten en plichten van de partijen, onrechtmatig. Voor de beoordeling van het onrechtmatige karakter van een beding van een overeenkomst worden alle omstandigheden rond de sluiting van de overeenkomst, de algemene economie van de overeenkomst, alle geldende handelsgebruiken, alsmede alle andere bedingen van de overeenkomst of van een andere overeenkomst waarvan deze afhankelijk is, op het moment waarop de overeenkomst is gesloten in aanmerking genomen, rekening houdend met de aard van de producten waarop de overeenkomst betrekking heeft.

§ 2. Voor de beoordeling van het onrechtmatige karakter wordt tevens rekening gehouden met het in artikel 3.6.1.1, § 1, bepaalde vereiste van duidelijkheid en begrijpelijkheid van het beding.

De beoordeling van het onrechtmatige karakter van bedingen heeft geen betrekking op de bepaling van het eigenlijke voorwerp van de overeenkomst, noch op de gelijkwaardigheid van enerzijds de prijs of vergoeding en anderzijds de als tegenprestatie te leveren diensten, voor zover die bedingen duidelijk en begrijpelijk zijn geformuleerd.

§ 3. Zijn onrechtmatig, de bedingen die ertoe strekken:

1° te voorzien in een onherroepelijke verbintenis van de andere partij terwijl de uitvoering van de prestaties van de onderneming onderworpen is aan een voorwaarde waarvan de verwezenlijking uitsluitend afhankelijk is van haar wil;

2° de onderneming het eenzijdige recht te geven om een of ander beding van de overeenkomst te interpreteren;

3° in geval van betwisting, de andere partij te doen afzien van elk middel van verhaal tegen de onderneming;

4° op onweerlegbare wijze de kennisname of de aanvaarding van de andere partij vast te stellen met bedingen waarvan deze niet daadwerkelijk kennis heeft kunnen nemen vóór het sluiten van de overeenkomst.".

§ 4. Worden behoudens bewijs van het tegendeel vermoed onrechtmatig te zijn de bedingen die ertoe strekken:

1° de onderneming het recht te verlenen om zonder geldige reden de prijs, de kenmerken of de voorwaarden van de overeenkomst eenzijdig te wijzigen;

2° een overeenkomst van bepaalde duur stilzwijgend te verlengen of te vernieuwen, zonder opgave van een redelijke opzegtermijn;

3° placer, sans contrepartie, le risque économique sur une partie alors que celui-ci incombe normalement à l'autre entreprise ou à une autre partie au contrat;

4° exclure ou limiter de façon inappropriée les droits légaux d'une partie, en cas de non-exécution totale ou partielle ou d'exécution défectueuse par l'autre entreprise d'une de ses obligations contractuelles;

5° sans préjudice des articles 5.90 à 5.96 du Code civil, engager les parties sans spécification d'un délai raisonnable de résiliation;

6° libérer l'entreprise de sa responsabilité du fait de son dol, de sa faute grave ou de celle de ses préposés ou, sauf en cas de force majeure, du fait de toute inexécution des engagements essentiels qui font l'objet du contrat;

7° limiter les moyens de preuve que l'autre partie peut utiliser;

8° fixer des montants de dommages et intérêts réclamés en cas d'inexécution ou de retard dans l'exécution des obligations de l'autre partie qui dépassent manifestement l'étendue du préjudice susceptible d'être subi par l'entreprise.

§ 5. Toute clause abusive est interdite et nulle. Le contrat reste contraignant pour les parties s'il peut subsister sans les clauses abusives.

§ 6. Les listes reprises dans les §§ 3 et 4 peuvent être complétées conformément aux dispositions du Livre VI du Code de droit économique, Titre 3/1 Contrats conclus entre entreprises.

Art. 3.6.1.3. Clauses frappées de nullité

Sont également nulles les clauses des contrats conclus entre les parties et visés au présent Titre qui portent atteinte aux dispositions de la Convention CDNI et de l'Accord ADN, ainsi qu'aux dispositions d'ordre public ou de droit impératif ou prescrites sous peine de déchéance du présent Titre, du présent Livre ou de toute autre réglementation.

Art. 3.6.1.4. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code Civil, les dispositions de location-financement et le titre 4 du Livre X du Code de droit économique ne s'appliquent pas aux contrats du présent titre.

3° zonder tegenprestatie het economische risico op een partij leggen indien die normaliter op de andere onderneming of op een andere partij bij de overeenkomst rust;

4° op ongepaste wijze de wettelijke rechten van een partij uit te sluiten of te beperken in geval van volledige of gedeelde wanprestatie of gebrekkige uitvoering door de andere onderneming van een van haar contractuele verplichtingen;

5° onverminderd de artikelen 5.90 tot 5.96 van het Burgerlijk Wetboek, de partijen te verbinden zonder opgave van een redelijke opzegtermijn;

6° de onderneming te ontslaan van haar aansprakelijkheid voor haar opzet, haar zware fout of voor die van haar aangestelden of, behoudens overmacht, voor het niet-uitvoeren van de essentiële verbintenissen die het voorwerp van de overeenkomst uitmaken;

7° de bewijsmiddelen waarop de andere partij een beroep kan doen te beperken;

8° in geval van niet-uitvoering of vertraging in de uitvoering van de verbintenissen van de andere partij, schadevergoedingsbedragen vast te stellen die kennelijk niet evenredig zijn aan het nadeel dat door de onderneming kan worden geleden.

§ 5. Elk onrechtmatig beding is verboden en nietig. De overeenkomst blijft bindend voor de partijen indien ze zonder de onrechtmatige bedingen kan blijven voortbestaan.

§ 6. De in § 3 en § 4 opgenomen lijsten kunnen worden aangevuld overeenkomstig de bepalingen van Boek VI Wetboek van Economisch Recht, Titel 3/1 Overeenkomsten gesloten tussen ondernemingen.

Art. 3.6.1.3. Nietige bedingen

Nietig zijn tevens bedingen die in de tussen partijen gesloten overeenkomsten waarvan sprake in deze titel afbreuk doen aan de bepalingen van het CDNI-verdrag en het ADN-verdrag, alsook aan regels van openbare orde of dwingend recht of op straffe van verval voorgeschreven door deze titel, dit boek of andere regelgeving.

Art. 3.6.1.4. Andere regelgeving

Titel VIII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek, de bepalingen inzake financieringshuur en titel 4 van boek X van het Wetboek van economisch recht zijn niet van toepassing op overeenkomsten in deze titel.

Des bateaux de navigation intérieures vendus avec une clause suspendant le transfert de propriété jusqu'au paiement intégral du prix peuvent être revendiqués lorsque l'acheteur reste en défaut de payer le prix d'achat, pour autant que cette clause ait été établie par écrit au plus tard au moment de la délivrance des biens.

Art. 3.6.1.5. Commissionnaire de transport

Le commissionnaire de transport est assimilé à un transporteur, en ce qui concerne ses obligations et responsabilités contractuelles envers son donneur d'ordre, et à un expéditeur, en ce qui concerne ses obligations et responsabilités contractuelles envers le transporteur substitué.

Tout qui intervient comme commissionnaire de transport dans un contrat régi par le présent Titre ne peut pas intervenir en même temps comme courtier de transport.

Art. 3.6.1.6. Courtier de transport

§ 1er. Le courtier de transport a droit pour son intervention à une rémunération qui, à défaut de stipulation, sera équivalente à 5 pour cent du fret. Elle ne peut en aucun cas excéder 10 pour cent du fret, sous peine de déchéance de tout droit à commission et sous peine de l'obligation de restituer les sommes reçues.

Si plus d'un courtier intervient, le total des commissions ne peut excéder 10 pour cent du fret, sous peine de déchéance de tout droit à commission et sous peine de l'obligation de restituer les sommes reçues.

§ 2. Sauf stipulation contraire, la commission est due par la simple conclusion du contrat entre les parties.

§ 3. La clause stipulant que le fret est payable par ou auprès du courtier n'affecte pas le droit d'action du transporteur contre l'expéditeur et le destinataire et du fréteur contre l'affréteur.

§ 4. Si le contrat est conclu pour le compte de qui il appartient ou appartiendra, le courtier de transport est tenu de communiquer le nom de son donneur d'ordre au tiers cocontractant, au plus tard au début de l'exécution du contrat.

Une non-communication, une communication fautive ou une communication tardive ne change rien au fait que le contrat est conclu avec le donneur d'ordre, tel que mentionné dans le document de transport.

Binnenschepen, verkocht met een beding dat de eigendomsoverdracht opschort tot de volledige betaling van de prijs, kunnen worden teruggevorderd wanneer de koper in gebreke blijft de koopprijs te betalen voor zover dit schriftelijk is opgesteld uiterlijk op het ogenblik van de levering van het goed.

Art. 3.6.1.5. Vervoercommissionair

De vervoercommissionair wordt gelijkgesteld met een vervoerder, wat zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft ten aanzien van zijn opdrachtgever, en met een afzender, wat zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft ten aanzien van de ondervervoerder.

Wie als vervoercommissionair optreedt in een overeenkomst van deze titel kan niet tegelijk als vervoermakelaar optreden.

Art. 3.6.1.6. Vervoermakelaar

§ 1. De vervoermakelaar heeft voor zijn tussenkomst recht op een vergoeding die, indien hieromtrent niets overeengekomen is, gelijk is aan 5 ten honderd van de vracht. Zij mag in geen geval meer dan 10 ten honderd van de vracht te boven gaan, op straffe van verval van alle recht op provisie en verplichting tot terugbetaling van de ontvangen bedragen.

Indien meer dan één makelaar tussenkomt, mag het totaal van de provisies niet meer dan 10 ten honderd van de vracht te boven, op straffe van verval van alle recht op provisie en verplichting tot terugbetaling van de ontvangen bedragen.

§ 2. Behoudens andersluidend beding, is de provisie verschuldigd door het louter sluiten van de overeenkomst tussen de partijen.

§ 3. Het beding dat bepaalt dat de vracht betaalbaar is door of bij de makelaar, laat onverlet het vorderingsrecht van de vervoerder tegen de afzender en de geadresseerde en van de vervrachter tegen de bevrachter.

§ 4. Indien de overeenkomst wordt afgesloten voor rekening van wie het behoort of van wie het zal behoren, is de vervoermakelaar gehouden uiterlijk bij aanvang van de uitvoering van de overeenkomst de naam van de opdrachtgever mede te delen aan de derde-medecontractant.

Niet, verkeerde of laattijdige mededeling laat onverlet dat de overeenkomst gesloten wordt met de opdrachtgever, zoals deze blijkt uit het vervoersdocument.

Dans ce cas le courtier de transport est responsable de tout dommage en résultant.

Art. 3.6.1.7. Fret

Pour l'application du présent Titre, on entend par "fret" le prix convenu entre les parties, quelles que soient sa dénomination et son mode de calcul.

Art. 3.6.1.8. Avarie commune

§ 1er. Les dommages et la contribution obligatoire en avarie commune pour les contrats régis dans la présente section sont calculés conformément aux dispositions du Titre 7, Chapitre 1er.

§ 2 Les dispositions de la sous-section 5 de la section 1 du chapitre 3 du présent titre s'appliquent à l'action en recours des intéressés à la cargaison.

La contribution en avarie commune ainsi que la rémunération pour assistance sont considérées comme une réduction de la valeur de cette chose.

Toute clause qui déroge à la disposition de l'alinéa 1er du présent paragraphe est nulle.

Art. 3.6.1.9. Instructions et délégation de compétence

Dans tous les cas où le présent Titre, les contrats qui y sont régis ou leur exécution prévoient ou nécessitent des instructions, une notification écrite, la fourniture d'informations, la remise et la signature de documents et la stipulation de clauses dans de tels documents par une partie à l'autre, ces actes peuvent être valablement réalisés au nom du fréteur, du transporteur ou du donneur d'ordre par ou au batelier ou la personne responsable à distance de la navigation. Ces actes ne constituent pas un exercice de l'autorité patronale ni une mise à disposition de personnel.

Art. 3.6.1.10. Affrètement et formation des prix

§ 1er. Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés et le transport pour compte propre est librement effectué.

Par "transport pour compte propre", l'on entend le transport de marchandises effectué par une entreprise pour assurer ses besoins propres lorsque:

a) l'entreprise est propriétaire du bateau de navigation intérieure ou en a acquis la disposition exclusive;

In dat geval is de vervoermakelaar gehouden tot vergoeding van alle daardoor geleden schade.

Art. 3.6.1.7. Vracht

Voor de toepassing van deze titel wordt onder "vracht" verstaan: de tussen partijen overeengekomen prijs, onverschillig de benaming ervan en de wijze van berekening.

Art. 3.6.1.8. Averij-grosse

§ 1. De berekening van de schade en van de verplichte bijdrage van averij-grosse met betrekking tot de in deze afdeling geregelde overeenkomsten geschiedt overeenkomstig de bepalingen van titel 7, hoofdstuk 1.

§ 2 De bepalingen van onderafdeling 5 van afdeling 1 van hoofdstuk 3 van deze titel zijn daarbij van toepassing op de verhaalvordering van de ladingbelanghebbenden.

De bijdrage in averij-grosse alsook hulploon wordt aangemerkt als een waardevermindering van die zaak.

Nietig is elk beding dat van de bepaling van de eerste alinea van deze paragraaf afwijkt.

Art. 3.6.1.9. Instructies en delegatie van bevoegdheid

In alle gevallen waarin deze titel, de daaronder vallende overeenkomsten of de uitvoering ervan voorzien in of noodzaken tot instructies, schriftelijke kennisgeving, verstrekking van informatie of overlegging, ondertekening en clausulering van documenten door de ene partij aan de andere partij, kunnen deze namens de vervrachter, vervoerder of opdrachtnemer rechtsgeldig geschieden door of aan de schipper of degene die vanop afstand instaat voor de navigatie. Eén en ander geldt niet als uitoefening van werkgeversgezag of terbeschikkingstelling van personeel.

Art. 3.6.1.10. Bevrachting en prijsvorming

§ 1. Op het gebied van het nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren worden door de betrokken partijen vrij overeenkomsten gesloten en wordt vrij over de prijzen onderhandeld, en wordt het eigen vervoer vrij verricht.

Onder "eigen vervoer" wordt verstaan: het vervoer van goederen dat door een onderneming wordt verricht voor haar eigen behoeften en waarbij:

a) de onderneming eigenaar is van het binnenschip of er de uitsluitende beschikking over heeft verworven;

b) le bateau de navigation intérieure est armé avec du personnel de l'entreprise;

c) le transport ne constitue qu'une activité accessoire de l'entreprise;

d) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou sont achetées, vendues, produites ou manufacturées par elle dans le cadre de son activité principale.

§ 2. Est interdit pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position de dépendance économique dans laquelle se trouvent une ou plusieurs entreprises à son ou à leur égard, des lors que la concurrence est susceptible d'en être affectée sur le marché belge concerné ou une partie substantielle de celui-ci. Peut être considérée comme une pratique abusive: l'imposition de façon directe ou indirecte de tarifs ou d'autres conditions de transaction non équitables.

On entend par "position de dépendance économique", la position de sujétion d'une entreprise à l'égard d'une ou plusieurs autres entreprises caractérisées par l'absence d'alternative raisonnablement équivalente et disponible dans un délai, à des conditions et à des coûts raisonnables, permettant à celle-ci ou à chacune de celles-ci d'imposer des prestations ou des conditions qui ne pourraient pas être obtenues dans des circonstances normales de marché;

Quiconque enfreint l 'interdiction visée à l'alinéa 1er de ce paragraphe, est tenu de l'acquittement des coûts survenus et restés impayés résultant des obligations légales et règlementaires de nature sociale et fiscale pendant l'utilisation du bateau de navigation intérieure.

§ 3. Il est également interdit à quiconque d'utiliser ou de faire utiliser un bateau de navigation intérieure en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises sans qu'il soit assuré contre tous les risques de la navigation et qu'il remplisse toutes les prescriptions légales.

Cette disposition s'applique également à toute opération d'emport.

Chapitre 2. Contrats d'affrètement

Section 1re. Affrètement coque nue et location-vente

Art. 3.6.2.1. Application matérielle

Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3. et d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes,

b) het binnenschip bemand is met personeel van de onderneming;

c) het vervoer slechts een bijkomstige activiteit van de onderneming is;

d) de vervoerde goederen aan de onderneming toebehoren of door haar gekocht, verkocht, geproduceerd of bewerkt werden in het kader van haar hoofdactiviteit.

§ 2. Het is verboden in hoofde van één of meer ondernemingen misbruik te maken van een positie van economische afhankelijkheid waarin één of meerdere ondernemingen zich bevindt, waardoor de mededinging kan worden aangetast op de betrokken Belgische markt of op een wezenlijk deel daarvan. Er kan sprake zijn van misbruik bij: het rechtstreeks of zijdelings opleggen van onbillijke tarieven of van andere onbillijke contractuele voorwaarden.

Onder "positie van economische afhankelijkheid" wordt verstaan: positie van onderworpenheid van een onderneming ten aanzien van één of meerdere andere ondernemingen gekenmerkt door de afwezigheid van een redelijk equivalent alternatief; beschikbaar binnen een redelijke termijn, en onder redelijke voorwaarden en kosten, die deze of elk van deze ondernemingen toelaten om prestaties of voorwaarden op te leggen die niet kunnen verkregen worden in normale marktomstandigheden;

Eenieder die het verbod bedoeld in het eerste lid van deze paragraaf overtreedt, is gehouden tot voldoening van de tijdens het gebruik van het binnenschip ontstane en onbetaald gebleven kosten welke voortvloeien uit wettelijke en reglementaire verplichtingen van sociale en fiscale aard.

§ 3. Het is eenieder eveneens verboden een binnenschip met het oog op het vervoer en/of de opslag van goederen te gebruiken of te laten gebruiken zonder dat het verzekerd is tegen alle risico's van de vaart en voldoet aan alle wettelijke voorwaarden.

Deze bepaling is tevens van toepassing op elke verrichting van meenemen.

Hoofdstuk 2. Bevrachtingsovereenkomsten

Afdeling 1. Rompbevrachting en huurkoop

Art. 3.6.2.1. Materiële toepassing

Onder voorbehoud van de artikelen 3.6.1.2. en 3.6.1.3. en van andere dwingende wettelijke en reglementaire

les parties peuvent décider autrement contractuellement que prévu dans la présente section.

Une fois le contrat de location-vente de navires inscrit au registre maritime où le bateau de navigation intérieure est immatriculé, la faillite, le concordat judiciaire, la cessation de paiement ou l'insolvabilité apparente ou autres cas d'insolvabilité du vendeur-bailleur de navire ou un gage, une saisie ou un privilège sur le bateau de navigation intérieure aux dépens de ce dernier ne peuvent être opposés à l'acheteur-locataire, à moins que le fait donnant lieu à un gage, une saisie ou un privilège sur le bateau de navigation intérieure ne soit imputable à l'acheteur-locataire du navire.

Sous-section 1re. Affrètement coque nue

Art. 3.6.2.2. Mentions

§ 1er. Le contrat d'affrètement coque nue mentionne:

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure: nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu, et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée;

5° la durée de l'affrètement;

6° le loyer;

7° le lieu et la date de signature.

§ 2. L'absence d'une ou de plusieurs des données visées au présent alinéa n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.3. Livraison

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable afin que le bateau de navigation intérieure soit en état de navigabilité lors de la livraison et afin de rendre la coque et les accessoires du bateau prêts pour le service.

Le fréteur doit livrer le bateau de navigation intérieure et l'affréteur doit le reprendre dans le port ou à l'endroit

bepalingen kunnen partijen contractueel anders bepalen dan voorzien in deze afdeling.

Zodra de overeenkomst van scheepshuurkoop is ingeschreven in het scheepsregister waar het binnenschip is teboekgesteld, kan een faillissement, gerechtelijk concordaat, staking van betaling of kennelijk onvermogen of ander gevallen van insolventie van de scheepshuurverkoper of een pand, beslag of retentie op het binnenschip ten laste van deze laatste, niet tegen de scheepshuurkoper worden ingeroepen tenzij het feit dat aan de grond ligt van een pand, beslag of retentie op het binnenschip aan de huurkoper toe te rekenen is.

Onderafdeling 1. Rompbevrachting

Art. 3.6.2.2. Vermeldingen

§ 1. De rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de huurprijs;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

Art. 3.6.2.3. Levering

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om het binnenschip bij levering vaarwaardig te maken, en om de romp en het scheepstoebehoren klaar voor de dienst te maken.

De vervrachter moet het binnenschip leveren, en de bevrachter moet het overnemen in de overeengekomen

convenu, sur un poste d'amarrage sûr, indiqué le cas échéant par l'affréteur.

Le fréteur doit veiller à ce que le bateau de navigation intérieure dispose des documents de navigation nécessaires.

Art. 3.6.2.4. Restitution

L'affréteur doit restituer le bateau de navigation intérieure dans le port ou à l'endroit convenu, à un poste d'amarrage sûr indiqué le cas échéant par le fréteur.

L'affréteur doit informer le fréteur du moment prévu pour la restitution.

Art. 3.6.2.5. Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du bateau de navigation intérieure lors de la livraison et de la restitution est constaté par un expert, désigné conjointement par le fréteur et l'affréteur.

Les coûts des examens sont supportés par le fréteur et l'affréteur, chacun pour moitié.

Art. 3.6.2.6. Entretien et exploitation

§ 1er. Pendant la durée du contrat, le bateau de navigation intérieure est en pleine possession de l'affréteur et il est, entièrement et à toutes fins, à sa disposition et sous son entière surveillance à tous les égards.

L'affréteur doit entretenir le bateau de navigation intérieure et les accessoires du bateau dans un bon état, dans un état d'utilisation convenable et conformément à de bonnes pratiques d'entretien. Il doit maintenir la classe du bateau de navigation intérieure et veiller à ce que tous les certificats nécessaires restent valables.

§ 2. L'affréteur doit exploiter le bateau de navigation intérieure à ses propres frais et à ses propres risques.

L'affréteur assume toutes les charges, de quelque nature que ce soit, ayant trait à l'utilisation et à l'exploitation.

Les membres d'équipage sont, à toutes fins, des préposés de l'affréteur, même lorsqu'ils ont été désignés par le fréteur.

L'affréteur assure le respect des dispositions légales relatives à l'équipage.

§ 3. L'affréteur informe raisonnablement le fréteur de l'utilisation envisagée, de la mise en cale sèche et de réparations importantes.

haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de bevrachter wordt aangeduid.

De vervrachter moet ervoor zorgen dat het binnenschip beschikt over de nodige scheepsdocumenten.

Artikel 3.6.2.4. Teruggave

De bevrachter moet het binnenschip teruggeven in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de vervrachter wordt aangeduid.

De bevrachter moet de vervrachter van het verwachte tijdstip van teruggave op de hoogte brengen.

Art. 3.6.2.5. Onderzoek bij levering en teruggave

De staat van het binnenschip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door een deskundige, gezamenlijk aangeduid door de vervrachter en de bevrachter.

De kosten van de onderzoeken worden gedragen door de vervrachter en de bevrachter, elk voor de helft.

Art. 3.6.2.6. Onderhoud en uitbating

§ 1. Tijdens de duur van de overeenkomst is het binnenschip in het volle bezit van de bevrachter, staat het volstrekt en voor alle doeleinden te zijner beschikking en staat het in alle opzichten onder zijn volledig toezicht.

De bevrachter moet het binnenschip en het scheepstoebehoren onderhouden in een goede staat, in een doelmatige gebruikstoestand en overeenkomstig goede onderhoudspraktijk. Hij moet de klasse van het binnenschip in stand houden en ervoor zorgen dat alle nodige certificaten geldig blijven.

§ 2. De bevrachter moet het binnenschip op eigen kosten en risico uitbaten.

De bevrachter staat in voor alle lasten, van welke aard ook, die in verband staan met het gebruik en de uitbating.

De bemanning is voor alle doeleinden aangestelde van de bevrachter, zelfs wanneer deze werden aangeduid door de vervrachter.

De bevrachter staat in voor de naleving van de wettelijke bepalingen inzake de bemanning.

§ 3. De bevrachter houdt de vervrachter redelijkerwijze op de hoogte van het voorgenomen gebruik, droogzetting en belangrijke herstellingen.

Les réparations importantes sont réalisées en concertation avec le fréteur.

§ 4. L'affréteur peut, à ses frais, peindre le bateau de navigation intérieure dans ses couleurs, y appliquer ses signes distinctifs et battre son propre pavillon.

§ 5. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas apporter de modifications structurelles au bateau de navigation intérieure et à ses accessoires. Le fréteur peut imposer que ces modifications soient retirées lors de la restitution.

§ 6. L'affréteur peut utiliser tous les accessoires du bateau, étant entendu que les éléments usés ou endommagés doivent être remplacés ou réparés.

Art. 3.6.2.7. Assurance

L'affréteur doit veiller à ce que le bateau de navigation intérieure reste assuré, à ses frais, contre des risques en rapport avec la coque et les machines, la guerre, les responsabilités relatives à l'équipage, la cargaison, la pollution et des dommages occasionnés à des tiers ainsi que contre les risques à assurer obligatoirement.

Les assurances doivent bénéficier à la fois à l'affréteur, au fréteur et, le cas échéant, au créancier hypothécaire.

Le fréteur et l'affréteur doivent se fournir mutuellement tous les renseignements et pièces exigés dans le cadre de l'assurance.

Art. 3.6.2.8. Sûretés

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le bateau de navigation intérieure ne soient pas grevés par des sûretés.

Art. 3.6.2.9. Garantie et saisie

§ 1er. En cas de saisie, d'immobilisation ou de rétention suite à des revendications à l'encontre de l'affréteur, ce dernier doit indemniser le fréteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais résultant de l'exploitation du bateau de navigation intérieure. En cas de saisie, d'immobilisation ou de rétention, l'affréteur doit la faire lever dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté à cet effet.

§ 2. En cas de saisie, d'immobilisation ou de rétention suite à des revendications à l'encontre du fréteur, le fréteur doit faire lever cette saisie, cette immobilisation ou cette rétention dans des délais raisonnables et déposer

Belangrijke herstellingen gebeuren in overleg met de vervrachter.

§ 4. De bevrachter mag het binnenschip op zijn kosten schilderen in diens kleuren, er zijn herkenningstekens op aanbrengen en diens eigen vlag voeren.

§ 5. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter aan het binnenschip en het scheepstoebehoren geen structurele veranderingen aanbrengen. De vervrachter mag opleggen dat deze wijzigingen bij teruggave ongedaan zijn gemaakt.

§ 6. De bevrachter mag gebruik maken van alle scheepstoebehoren, met dien verstande dat versleten of beschadigde zaken vervangen of moeten worden hersteld.

Art. 3.6.2.7. Verzekering

De bevrachter moet het binnenschip op zijn kosten verzekerd houden tegen risico's in verband met casco en machines, oorlog, aansprakelijkheden met betrekking tot bemanning, lading, verontreiniging en schade aan derden, alsmede tegen verplicht te verzekeren risico's.

De verzekeringen moeten zowel de bevrachter, de vervrachter als, in voorkomend geval, de hypotheekhouder begunstigen.

De vervrachter en de bevrachter moeten elkaar alle in het raam van de verzekering vereiste inlichtingen en stukken verschaffen.

Art. 3.6.2.8. Zekerheidsrechten

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het binnenschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten.

Art. 3.6.2.9. Vrijwaring en beslag

§ 1. Ingeval van beslag, aanhouding of retentie uit hoofde van aanspraken tegen de bevrachter moet deze de vervrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten die in verband met de uitbating van het binnenschip ontstaan. In geval van beslag, aanhouding of retentie moet de bevrachter deze binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een borg of zekerheid stellen.

§ 2. Ingeval van beslag, aanhouding of retentie uit hoofde van aanspraken tegen de vervrachter moet de vervrachter dit beslag, aanhouding of retentie binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een

au besoin une caution ou une sûreté à cet effet. Dans ce cas, le fréteur doit indemniser l'affréteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais, y compris le loyer payé, qui découlent directement de la saisie, de l'immobilisation ou de la rétention.

Art. 3.6.2.10. Privilège sur la cargaison

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

Art. 3.6.2.11. Assistance

La rémunération du chef d'assistance et de remorquage revient à l'affréteur.

Art. 3.6.2.12. Enlèvement d'épaves

L'affréteur doit indemniser et garantir le fréteur contre tous les frais associés à l'enlèvement d'épaves ou d'obstacles.

Art. 3.6.2.13. Avarie commune

L'affréteur doit garantir le fréteur pour la contribution en avarie commune.

Art. 3.6.2.14. Transfert, sous-affrètement et vente

§ 1er. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas céder l'affrètement coque nue ou autoriser un sous-affrètement coque nue.

§ 2. Sans autorisation de l'affréteur et reprise de l'affrètement coque nue par l'acheteur, le fréteur ne peut pas vendre le bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.15. Guerre

Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas faire naviguer le bateau de navigation intérieure dans des zones où le bateau, la cargaison, l'équipage ou les personnes embarquées sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

Art. 3.6.2.16. Résiliation

§ 1er. Le fréteur peut résilier le contrat lorsque l'affréteur ne donne pas suite à une mise en demeure raisonnable:

1° de payer le loyer;

borg of zekerheid stellen. Alsdan moet de vervrachter de bevrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten, met inbegrip van betaalde huur, die rechtstreeks uit het beslag, aanhouding of retentie voortvloeien.

Art. 3.6.2.10. Ladingvoorrecht

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op elke lading die toebehoort aan de bevrachter.

Art. 3.6.2.11. Berging

Hulp- en sleeploon komt toe aan de bevrachter.

Art. 3.6.2.12. Wrakkenopruiming

De bevrachter moet de vervrachter vergoeden en vrijwaren voor alle kosten in verband met de ruiming van wrakken of hindernissen.

Art. 3.6.2.13. Averij-grosse

De bevrachter dient de vervrachter te vrijwaren voor de bijdrage in averij-grosse.

Art. 3.6.2.14. Overdracht, onderbevrachting en verkoop

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter de rompbevrachting niet overdragen of een onderrompbevrachting toestaan.

§ 2. Zonder instemming van de bevrachter en overname van de rompbevrachting door de koper, mag de vervrachter het binnenschip niet verkopen.

Art. 3.6.2.15. Oorlog

Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het binnenschip niet doen varen in gebieden waarin het binnenschip, de lading, de bemanning of de opvarenden worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen.

Art. 3.6.2.16. Beëindiging

§ 1. De vervrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de bevrachter geen gevolg geeft aan een redelijke ingebrekestelling om:

1° de huurprijs te betalen;

2° de respecter ses obligations relatives à la zone de navigation autorisée ou à l'assurance; ou

3° d'entretenir le bateau de navigation intérieure et ses accessoires.

§ 2. L'affréteur peut résilier le contrat lorsque, malgré une mise en demeure, le fréteur néglige de satisfaire à ses obligations.

§ 3. Le contrat est réputé avoir été résilié lorsque le bateau de navigation intérieure a été entièrement perdu ou lorsqu'il a été endommagé de façon telle que les parties ou l'assureur assimilent le dommage à une perte totale ou lorsqu'il se trouve dans un état tel qu'une réparation ne peut raisonnablement pas être souhaitée.

§ 4. Chaque partie peut résilier le contrat en cas de dissolution, de liquidation, de faillite ou de toute autre procédure d'insolvabilité dans le chef de l'autre partie.

§ 5. En cas de résiliation conformément aux paragraphes précédents, le fréteur a le droit de reprendre possession du bateau de navigation intérieure dans le port actuel ou le premier port suivant.

§ 6. La résiliation du contrat ne porte pas atteinte aux droits acquis par les parties ni aux créances qu'elles possèdent le cas échéant.

Art. 3.6.2.17. Prescription

§ 1er. Sous réserve des dispositions de l'article 3.6.3.26, toutes les actions relatives à un contrat d'affrètement coque nue se prescrivent par cinq ans à dater de la résiliation du contrat.

Le délai de prescription peut être suspendu et interrompu.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les 90 jours à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

§ 3. Toute clause visant à raccourcir les délais visés aux deux premiers paragraphes est nulle.

Sous-section 2. Location-vente

Art. 3.6.2.18. Droits et obligations pendant la location

2° zijn verplichtingen in verband met het toegelaten vaargebied of de verzekering na te komen; of

3° het binnenschip en het scheepstoebehoren te onderhouden.

§ 2. De bevrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de vervrachter, ondanks een ingebrekestelling, nalaat aan zijn verplichtingen te voldoen.

§ 3. De overeenkomst wordt vermoed te zijn beëindigd wanneer het binnenschip volledig verloren is of wanneer het binnenschip zodanig beschadigd is dat de partijen of de verzekeraar de schade met volledig verlies gelijkstellen, of zich in een dusdanige toestand bevindt dat herstelling redelijkerwijze niet kan worden verlangd.

§ 4. Elke partij mag de overeenkomst beëindigen in geval van ontbinding, vereffening, faillissement of enige andere insolventieprocedure in hoofde van de andere partij.

§ 5. Bij beëindiging overeenkomstig de vorige paragrafen heeft de vervrachter het recht om het binnenschip in de huidige of de eerstvolgende haven terug in bezit te nemen.

§ 6. De beëindiging van de overeenkomst doet geen afbreuk aan de door partijen verworven rechten en aan de vorderingen welke zij desgevallend bezitten.

Art. 3.6.2.17. Verjaring

§ 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 3.6.3.26., verjaren alle vorderingen verband houdende met een rompbevrachtingsovereenkomst door verloop van vijf jaar na beëindiging van de rompbevrachtingsovereenkomst.

De verjaringstermijn kan worden geschorst en gestuit.

§ 2. Vorderingen tot verhaal in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen 90 dagen nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

§ 3. Elk beding tot verkorting van de in de eerste twee paragrafen bedoelde termijnen is nietig.

Onderafdeling 2. Huurkoop

Art. 3.6.2.18. Rechten en plichten tijdens de huur.

Les dispositions de la sous-section 1re, section 1, chapitre 2, titre 6, livre 3 s'appliquent également à la période pendant laquelle l'acquéreur en location-vente loue le bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.19. Droits et obligations lors de l'achat

Le bateau de navigation intérieure est livré libre de sûretés et d'autres charges et dans l'état dans lequel il se trouve, avec toutes ses défectuosités apparentes et non apparentes.

Toute clause dans le contrat selon laquelle le prix d'achat déterminé ou déterminable peut être modifié pendant la durée du contrat est nulle.

La propriété du bateau de navigation intérieure est transférée contre le paiement du solde du prix de vente.

Section 2. Affrètement à temps et au voyage

Sous-section 1re. Affrètement à temps

Art. 3.6.2.20. Application matérielle

Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3. et d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes, les parties peuvent décider autrement contractuellement que prévu dans la présente sous-section.

Art. 3.6.2.21. Mentions

§ 1er. Le contrat d'affrètement mentionne:

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure: nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée;

5° la durée de l'affrètement;

6° le fret;

7° le lieu et la date de signature.

De bepalingen van onderafdeling 1 van afdeling 1, hoofdstuk 2, titel 6, boek 3 zijn eveneens van toepassing op de periode waarin de huurkoper het binnenschip huurt.

Art. 3.6.2.19. Rechten en plichten bij de koop.

Het binnenschip wordt geleverd vrij van scheepszekerheidsrechten en andere lasten en in de staat waarin het zich bevindt, met al zijn zichtbare en onzichtbare gebreken.

Nietig is elk beding, volgens hetwelk de in de overeenkomst bepaalde of bepaalbare koopprijs, tijdens de duur van de overeenkomst kan worden gewijzigd.

De eigendom van het binnenschip gaat over tegen betaling van de resterende koopprijs.

Afdeling 2. Tijd- en reisbevrachting

Onderafdeling 1. Tijdbevrachting

Art. 3.6.2.20. Materiële toepassing

Onder voorbehoud van de artikelen 3.6.1.2. en 3.6.1.3. en van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen kunnen partijen contractueel anders bepalen dan voorzien in deze onderafdeling.

Art. 3.6.2.21. Vermeldingen

§ 1. De bevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de vracht;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. L'absence d'une ou de plusieurs des données visées au présent alinéa n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.22. Durée

Le bateau de navigation intérieure est affrété pour la durée stipulée, qui prend cours au moment convenu entre les parties.

Art. 3.6.2.23. Zone de navigation

Le bateau de navigation intérieure est utilisé sur les voies navigables sur lesquelles il est autorisé.

Art. 3.6.2.24. Sous-affrètement

Sans préjudice de ses obligations en vertu du contrat d'affrètement, l'affréteur peut sous-affréter le bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.25. Obligations du fréteur

§ 1er. Le bateau de navigation intérieure doit être en état de navigabilité et approprié, et disposer des documents de navigation et assurance nécessaires.

§ 2. Les cales du bateau de navigation intérieure doivent être propres et prêtes à prendre à bord la cargaison.

Art. 3.6.2.26. Restitution

À la résiliation du contrat, l'affréteur doit restituer le bateau de navigation intérieure au fréteur dans l'état où il se trouvait, compte tenu d'une usure normale.

Toutefois, l'affréteur n'est pas responsable des dommages qui sont imputables au fréteur ou qui sont causés par des tiers autres que les préposés, mandataires ou agents d'exécution de l'affréteur ou du destinataire.

Art. 3.6.2.27. Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du bateau de navigation intérieure lors de la livraison et de la restitution est constaté par un expert, désigné conjointement par le fréteur et l'affréteur.

Les coûts des examens sont supportés par le fréteur et l'affréteur, chacun pour moitié.

§ 2. Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

Art. 3.6.2.22. Duur

Het binnenschip wordt bevracht voor de bedongen tijd die ingaat op de tussen partijen overeengekomen tijdstip.

Art. 3.6.2.23. Vaargebied

Het binnenschip wordt ingezet op vaarwegen waarvoor het toegelaten is.

Art. 3.6.2.24. Onderbevrachting

Onverminderd zijn verplichtingen onder de bevrachtingsovereenkomst, mag de bevrachter het binnenschip onderbevrachten.

Art. 3.6.2.25. Verplichtingen van de vervrachter

§ 1. Het binnenschip moet vaarwaardig en geschikt zijn, en beschikken over de nodige scheepsdocumenten en verzekering.

§ 2. De ruimen van het binnenschip moeten zuiver zijn, en klaar om lading aan boord te nemen.

Art. 3.6.2.26. Teruggave

De bevrachter moet bij beëindiging van de overeenkomst het binnenschip aan de vervrachter teruggeven in dezelfde staat, rekening houdend met normale sleet.

De bevrachter staat echter niet in voor schade toerekenbaar aan de vervrachter of veroorzaakt door derden, niet zijnde ondergeschikten, lasthebbers of uitvoeringsagenten van de bevrachter.

Art. 3.6.2.27. Onderzoek bij levering en teruggave

De staat van het binnenschip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door een deskundige, gezamenlijk aangeduid door de vervrachter en de bevrachter.

De kosten van de onderzoeken worden gedragen door de vervrachter en de bevrachter, elk voor de helft.

Art. 3.6.2.28. Obligations de l'affréteur

L'affréteur fournit à ses frais les carburants et huiles de graissage appropriés et paie les droits de navigation, de port, de pilotage et de remorquage.

Les retards et les frais causés par les conditions météorologiques ou la navigation en eau peu profonde sont à charge de l'affréteur.

Art. 3.6.2.29. Carburant

§ 1er. Le niveau du carburant présent à bord est constaté lors de livraison et la restitution du bateau de navigation intérieure. La différence est réglée entre les parties à la résiliation du contrat.

§ 2. L'affréteur assume la responsabilité des dommages subis par le fréteur des suites d'un carburant inapproprié pris à bord ou ne possédant pas la qualité convenue, ainsi que des frais d'élimination de ce carburant et son remplacement.

Art. 3.6.2.30. Fret

L'affréteur doit payer le fret convenu.

Sauf stipulation contraire, le fret est dû par jour.

Le fret est exigible au plus tard le dernier jour du mois auquel il se rapporte.

Une compensation entre le fret dû et une créance contestée de l'affréteur n'est pas autorisée.

Art. 3.6.2.31. Suspension

À défaut de paiement à la fin des trois jours qui suivent une mise en demeure, le fréteur peut, sans préjudice de son droit à des dommages-intérêts, retirer le bateau de navigation intérieure du service.

En cas de manquement de l'affréteur à payer le fret, le fréteur peut, sans préjudice du droit de mettre le bateau de navigation intérieure hors service, suspendre l'exécution de toutes ses obligations. Le fret se poursuit toutefois et l'affréteur est responsable de toutes les conséquences.

Art. 3.6.2.32. Interruption du fret

Le fret n'est pas dû pour la période pendant laquelle le bateau de navigation intérieure ne peut être utilisé en raison d'un manquement imputable au fréteur.

Art. 3.6.2.28. Verplichtingen van de bevrachter

De bevrachter staat op zijn kosten in voor geschikte brandstoffen, smeeroliën, alsmede voor de vaartrechten, haven- , loods-, en sleepgelden.

Oponthoud en kosten veroorzaakt door de weersomstandigheden of varen in ondiep water zijn ten laste van de bevrachter.

Art. 3.6.2.29. Brandstof

§ 1. Bij levering en teruggave van het binnenschip wordt de stand van de aan boord aanwezige brandstof vastgesteld. Bij beëindiging van de overeenkomst wordt het verschil tussen partijen afgerekend.

§ 2. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade die de vervrachter lijdt ingevolgde het aan boord nemen van brandstof die ongeschikt is of niet de overeengekomen kwaliteit bezit, alsook voor de kosten van het verwijderen van deze brandstof en de vervanging ervan.

Art. 3.6.2.30. Vracht

De bevrachter moet de overeengekomen vracht betalen.

Behoudens afwijkend beding is de vracht verschuldigd per dag.

De vracht is opeisbaar uiterlijk de laatste dag van de maand waarop hij betrekking heeft.

Compensatie tussen de verschuldigde vracht en een betwiste vordering van de bevrachter is niet toegelaten.

Art. 3.6.2.31. Opschorting

Bij gebreke aan betaling na verloop van drie dagen volgend op een ingebrekestelling mag de vervrachter, onverminderd zijn recht op schadevergoeding, het binnenschip terugtrekken uit de dienst.

Bij elk in gebreke blijven van de bevrachter om de vracht te betalen mag de vervrachter, onverminderd het recht het binnenschip uit dienst te nemen, de uitvoering van al zijn verplichtingen opschorten. De vracht loopt evenwel door en de bevrachter is aansprakelijk voor alle gevolgen.

Art. 3.6.2.32. Onderbreking van de vracht

De vracht is niet verschuldigd voor de tijd dat het binnenschip niet kan worden ingezet wegens een aan de vervrachter toerekenbare tekortkoming.

Pendant la durée d'interruption du fret, tous les carburants sont à charge du fréteur.

Art. 3.6.2.33. Exonérations

Le fréteur et l'affréteur sont déchargés de responsabilité mutuelle en cas de force majeure.

Art. 3.6.2.34. Sûretés

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le bateau de navigation intérieure ne soient pas grevés par des sûretés.

Art. 3.6.2.35. Navigation

Le fréteur reste responsable de la navigation, des actes des pilotes et des remorqueurs, de l'assurance, de l'équipage et de toutes les autres matières liées à l'exploitation du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.36. Guerre

Si le fréteur estime que le bateau de navigation intérieure peut être exposé, à un endroit ou dans une zone, à des risques de guerre ou à des risques de guerre civile, de révolution, de terrorisme, de blocus ou d'événements comparables, il n'est pas tenu de s'y rendre, et le bateau de navigation intérieure peut quitter ledit lieu ou ladite zone.

Art. 3.6.2.37. Agents d'exécution, mandataires ou préposés

L'affréteur doit indemniser les dommages occasionnés au bateau de navigation intérieure par des agents d'exécution, mandataires ou préposés.

Si les dommages mettent en péril la navigabilité, la sécurité de l'équipage ou l'opérationnalité du bateau de navigation intérieure, l'affréteur doit procéder immédiatement et à ses frais à des réparations, pendant lesquelles aucune interruption du fret ne s'applique.

Art. 3.6.2.38. Navigation économique

Le fréteur doit apporter la diligence nécessaire pour que la consommation de carburant du bateau de navigation intérieure soit limitée, compte tenu des nécessités du voyage.

Tijdens de duur van de onderbreking van de vracht zijn alle brandstoffen ten laste van de vervrachter.

Art. 3.6.2.33. Ontheffingen

De vervrachter en de bevrachter zijn jegens elkaar van aansprakelijkheid ontheven in geval van overmacht.

Art. 3.6.2.34. Zekerheidsrechten

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle aan de bevrachter toebehorende lading.

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het binnenschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten.

Art. 3.6.2.35. Navigatie

De vervrachter blijft verantwoordelijk voor de navigatie, daden van loodsen en slepers, verzekering, bemanning en alle andere aangelegenheden, verband houdende met de exploitatie van het binnenschip.

Art. 3.6.2.36. Oorlog

Ingeval de vervrachter oordeelt dat het binnenschip op een plaats of in een gebied kan worden blootgesteld aan oorlogsrisico's of aan risico's van burgeroorlog, omwenteling, terrorisme, blokkade of vergelijkbare gebeurtenissen, is hij niet verplicht zich daarheen te begeven, en mag het binnenschip dergelijke plaats of gebied verlaten.

Art. 3.6.2.37. Uitvoeringsagenten, lasthebbers of ondergeschikten

De bevrachter moet de schade vergoeden die aan het binnenschip wordt berokkend door uitvoeringsagenten, lasthebbers of ondergeschikten.

Ingeval de schade de vaarwaardigheid, de veiligheid van de bemanning of de bedrijfsklaarheid van het binnenschip in het gedrang brengt, moet de bevrachter onmiddellijk en op zijn kosten overgaan tot herstellingen, tijdens welke geen onderbreking van de vracht intreedt.

Art. 3.6.2.38. Economisch varen

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden opdat het brandstofverbruik van het binnenschip, met inachtneming van de noodwendigheden van de reis, wordt beperkt.

Art. 3.6.2.39. Interruptions de travail

En cas de grève, d'interruption de travail, de boycott ou de tout autre problème en lien avec l'occupation de l'équipage, la perte de temps vaut interruption du paiement du fret.

Art. 3.6.2.40. Prescription

§ 1er. Toutes les actions découlant des matières régies au chapitre 3 du présent titre se prescrivent conformément à l'article 3.6.3.24.

Toutes les autres actions se prescrivent par un an à dater du fait donnant lieu à l'action.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles du droit commun.

L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente sous-section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 6. Toute clause visant à raccourcir les délais visés au présent article est nulle.

Sous-section 2. Affrètement au voyage

Art. 3.6.2.41. Application matérielle

Sauf stipulation contraire, les articles 3.6.2.20, 3.6.2.21, 3.6.2.24, 3.6.2.25, 3.6.2.33 à 3.6.2.38 alinéa 1er, 3.6.2.40 sont d'application.

Art. 3.6.2.39. Arbeidsonderbrekingen

In geval van staking, arbeidsonderbreking, boycot of enige andere moeilijkheid in verband met de tewerkstelling van de bemanning, geldt het tijdverlies als onderbreking van de vracht.

Art. 3.6.2.40. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit aangelegenheden geregeld in hoofdstuk 3 van deze titel verjaren overeenkomstig art. 3.6.3.24.

Alle overige vorderingen verjaren door verloop van één jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van gemeen recht.

De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§ 4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze onderafdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

§ 6. Elk beding dat strekt tot verkorting van de in dit artikel bedoelde termijnen, is nietig.

Onderafdeling 2. Reisbevrachting

Art. 3.6.2.41. Materiële toepassing

Tenzij anders overeengekomen, zijn de artikels 3.6.2.20, 3.6.2.21, 3.6.2.24, 3.6.2.25, 3.6.2.33 tot en met 3.6.2.38 eerste lid, 3.6.2.40 van toepassing.

Section 3. Contrat de séjour et contrat en séjour et/ou navigation

Art. 3.6.2.42. Application matérielle

Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3. et d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes, les parties peuvent décider autrement contractuellement que prévu dans la présente section.

Sous-section 1re. Contrat de séjour

Art. 3.6.2.43. Mentions

§ 1er. Le contrat de séjour mentionne:

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure: nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée;

5° la durée de l'affrètement;

6° le fret;

7° le lieu et la date de signature.

§ 2. L'absence d'une ou de plusieurs des données visées au présent alinéa n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.44. Durée du contrat

Le contrat est conclu pour une durée déterminée ou indéterminée.

Si le contrat est de durée indéterminée, chaque partie a le droit de le résilier moyennant un préavis de 15 jours.

Si, à l'expiration du contrat, la cargaison n'a pas été complètement déchargée, le fréteur a droit à une indemnisation pour tous les dommages qu'il subit de ce fait.

Afdeling 3. Ligovereenkomst en overeenkomst om te liggen en / of te varen

Art. 3.6.2.42. Materiële toepassing

Onder voorbehoud van de artikelen 3.6.1.2. en 3.6.1.3. en van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen kunnen partijen contractueel anders bepalen dan voorzien in deze afdeling.

Onderafdeling 1. Ligovereenkomst

Art. 3.6.2.43. Vermeldingen

§ 1 De ligovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de vracht;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

Art. 3.6.2.44. Duur van de overeenkomst

De overeenkomst wordt aangegaan voor bepaalde of onbepaalde duur.

Indien de overeenkomst voor onbepaalde duur is, heeft elke partij het recht deze op te zeggen met inachtneming van een opzegtermijn van 15 dagen.

Indien op het tijdstip waarop de overeenkomst eindigt, de lading niet geheel gelost is, heeft de vervrachter recht op vergoeding van alle schade die hij daardoor lijdt.

Art. 3.6.2.45. État du bateau de navigation intérieure

§ 1er. Le fréteur doit mettre le bateau de navigation intérieure à la disposition de l'affréteur en bon état d'entretien et de manière appropriée pour la cargaison.

§ 2. Si le bateau de navigation intérieure n'est pas en bon état, l'affréteur peut résilier le contrat avant le chargement sans être redevable d'une quelconque indemnité.

La charge de la preuve de l'état défectueux du bateau de navigation intérieure incombe à l'affréteur.

§ 3. L'affréteur qui a accepté un bateau de navigation intérieure en mauvais état d'entretien le fait à ses risques et périls et ne peut s'en prévaloir pour rendre le fréteur responsable des avaries qui en seraient la conséquence.

Art. 3.6.2.46. Emplacement de séjour

§ 1er. Le fréteur doit, à ses frais, amener le bateau de navigation intérieure à l'endroit désigné pour le séjour.

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

Si les dangers de l'emplacement ne sont pas apparents, l'affréteur qui ordonne au fréteur d'y placer son bateau de navigation intérieure est de plein droit responsable des risques inhérents à cet emplacement.

Sans préjudice de ce qui précède, l'affréteur est tenu de veiller, pendant tout le temps où le bateau de navigation intérieure se trouve au lieu de chargement ou de déchargement désigné, à ce qu'il puisse s'amarrer, séjourner, déhaler, charger et repartir en toute sécurité.

Art. 3.6.2.47. Chargement et déchargement

§ 1er. L'affréteur est responsable du chargement et du déchargement des marchandises.

Par chargement, on entend également l'arrimage et le calage de la cargaison.

Le déchargement d'un bateau de navigation intérieure comprend également les mesures nécessaires au déchargement des restes et au lavage, au dégazage et à

Art. 3.6.2.45. Staat van het binnenschip

§ 1. De vervrachter moet het binnenschip in goede staat van onderhoud en ladinggeschikt ter beschikking stellen van de bevrachter.

§ 2. Ingeval het binnenschip niet in goede staat is mag de bevrachter de overeenkomst voor de belading opzeggen zonder enige vergoeding verschuldigd te zijn.

De bewijslast in verband met de gebrekkige staat van het binnenschip rust op de bevrachter.

§ 3. De bevrachter die het binnenschip in slechte staat van onderhoud aanvaardt, doet dit op eigen risico en kan zich daar niet op beroepen om de vervrachter aansprakelijk te stellen voor de beschadiging die er het gevolg van zou zijn.

Art. 3.6.2.46. Ligplaats

§ 1. De vervrachter moet het binnenschip op eigen kosten op de plaats brengen die voor het liggen is aangewezen.

Indien hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of gevaar oplevert voor schade aan het binnenschip, mag hij weigeren erheen te varen, tenzij de bevrachter zich er schriftelijk toe verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die het binnenschip ten gevolge van de aan die plaats verbonden risico's mocht overkomen.

Indien de gevaren van de plaats niet zichtbaar zijn, is de bevrachter die de vervrachter beveelt zijn binnenschip aldaar te leggen, van rechtswege aansprakelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.

Onverminderd het voorgaande is de bevrachter verplicht gedurende de ganse tijd dat het binnenschip zich op de aangewezen laad- of losplaats bevindt, er voor te zorgen dat het veilig kan afmeren, liggen, verhalen, laden en vertrekken.

Art. 3.6.2.47. Laden en lossen

§ 1. De bevrachter staat in voor het laden en lossen van de goederen.

Onder laden wordt mede verstaan het stuwen en vastzetten van de lading.

Tot het lossen van een binnenschip behoren tevens de maatregelen tot nalossen en wassen, ontgassen en ventileren en inname van afval, en tot afgifte van

la ventilation et à la réception des déchets ainsi que les mesures nécessaires à la délivrance d'une attestation de déchargement, si ces mesures sont obligatoires en vertu de la CDNI.

§ 2. Le fréteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.48. Obligation d'information concernant les marchandises

L'affréteur est soumis aux mêmes obligations d'information concernant les marchandises que l'expéditeur en vertu de la sous-section 2 du chapitre 3 du présent titre.

Si l'affréteur ne respecte pas cette obligation, le fréteur a le droit de résilier le contrat et de décharger les marchandises aux frais de l'affréteur, sans préjudice du droit à indemnisation pour tous les dommages qu'il subit.

Art. 3.6.2.49. Réception et livraison des marchandises

Sauf s'il en a été convenu autrement, la réception et la livraison des marchandises ont lieu à bord du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.50. Responsabilité du fréteur

La responsabilité du fréteur, de ses préposés et de ses mandataires pour les dommages causés à la cargaison est régie par les dispositions du chapitre 3 du présent titre.

Toute clause dérogeant à la présente disposition est nulle.

Art. 3.6.2.51. Fret

§ 1er. Quelle que soit l'heure à laquelle finit le chargement ou le déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

§ 2. Le fréteur a également droit à une indemnisation pour tous les frais de remorquage et de déhalage ainsi que pour tous les autres frais raisonnablement engagés en vue du séjour.

§ 3. Le fret et les autres créances et frais grevant les marchandises sont dus sans que l'affréteur ait droit à compensation avec les dommages contestés à la cargaison ou la perte de la cargaison.

een losverklaring, indien deze op grond van het CDNI verplicht zijn.

§ 2. De vervrachter staat ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het binnenschip niet in gevaar brengt.

Art. 3.6.2.48. Informatieplicht m.b.t. de goederen

De bevrachter is met betrekking tot de goederen gehouden tot dezelfde informatie-verplichtingen als de afzender onder onderafdeling 2 van hoofdstuk 3 van deze titel.

Indien de bevrachter die verplichting niet nakomt, is de vervrachter gerechtigd de overeenkomst te ontbinden en de goederen op kosten van de bevrachter te lossen, onverminderd het recht op vergoeding van alle schade die hij lijdt.

Art. 3.6.2.49. Inontvangstneming en aflevering goederen

Tenzij anders overeengekomen vindt de inontvangstneming en de aflevering van goederen plaats aan boord van het binnenschip.

Art. 3.6.2.50. Aansprakelijkheid van de vervrachter

De aansprakelijkheid van de vervrachter, zijn ondergeschikten en lasthebbers voor schade aan de lading wordt geregeld door de bepalingen van hoofdstuk 3 van deze titel.

Nietig is elk beding dat van deze bepaling afwijkt.

Art. 3.6.2.51. Vracht

§ 1. De vracht is voor de gehele dag verschuldigd, onverschillig op welk uur het laden of het lossen eindigt.

§ 2. De vervrachter heeft tevens recht op vergoeding van alle sleep- en verhaalkosten alsook alle andere kosten die met het oog op het liggen redelijkerwijs zijn gemaakt

§ 3. De vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen en kosten, zijn verschuldigd zonder recht van de bevrachter op verrekening met betwiste schade aan of verlies van lading.

§ 4. Si l'affrètement porte sur la navigation et le séjour, le fréteur ne peut être tenu de commencer le voyage avant que le fret pour le séjour et les frais engagés le cas échéant aient été payés.

Art. 3.6.2.52. Prescription

§ 1er. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente sous-section se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées.

Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles du droit commun.

L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente sous-section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 6. Toute clause visant à raccourcir les délais visés au présent article est nulle.

Sous-section 2. Contrat en séjour et/ou navigation

Art. 3.6.2.53. Dispositions applicables

Les dispositions de la sous-section 1re s'appliquent également au séjour dans le cadre d'un contrat en séjour et/ou navigation.

La navigation est régie conformément aux dispositions de l'article 3.6.3.2.

§ 4. Indien de bevrachting betrekking heeft op varen en liggen kan de vervrachter niet verplicht worden de reis aan te vatten alvorens de vracht voor het liggen en de desgevallend gemaakte kosten betaald zijn.

Art. 3.6.2.52. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop deze onderafdeling van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd.

De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van gemeen recht.

De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§ 4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze onderafdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

§ 6. Elk beding dat strekt tot verkorting van de in dit artikel bedoelde termijnen, is nietig.

Onderafdeling 2. Overeenkomst om te liggen en / of te varen

Art. 3.6.2.53. Toepasselijke bepalingen

De bepalingen van onderafdeling 1 zijn eveneens van toepassing op het liggen onder een overeenkomst om te liggen en/of te varen.

Het varen wordt geregeld overeenkomstig de bepalingen van art. 3.6.3.2.

Chapitre 3. Contrats de transport

Section 1re. Transport de marchandises

Sous-section 1ére. Dispositions générales

Art. 3.6.3.1. Définitions

Pour l'application de la section 1re du présent chapitre 3, on l'entend par:

1° "contrat de transport": tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures;

2° "transporteur": toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur;

3° "transporteur substitué": toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur;

4° "expéditeur": toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur;

5° "destinataire": la personne habilitée à prendre livraison des marchandises;

6° "document de transport": un document faisant preuve d'un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d'un connaissement ou d'une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce;

7° "marchandises": ne comprend ni les navires remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans ou sur un dispositif de transport similaire ou lorsqu'elles sont emballées, le terme "marchandises" s'entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s'il est fourni par l'expéditeur;

8° l'expression "par écrit": à moins que les personnes concernées n'en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l'information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier

Hoofdstuk 3. Vervoerovereenkomsten

Afdeling 1. Goederenvervoer

Onderafdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 3.6.3.1. Begrippen

Voor de toepassing van afdeling 1 van dit hoofdstuk 3 wordt verstaan onder:

1° "vervoerovereenkomst": elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;

2° "vervoerder": een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;

3° "ondervervoerder": een ieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd;

4° "afzender": een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;

5° "geadresseerde": de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;

6° "vervoersdocument": een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;

7° "goederen": wordt onder goederen niet begrepen gesleepte of geduwde schepen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder "goederen" eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;

8° "schriftelijk": tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling

électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l'information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence;

9° "unités de compte": le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international;

10° "délai de starie": le délai de chargement et/ou déchargement;

11° "surestaries": désignent l'indemnité due pour le dépassement du délai de starie, de chargement ou de déchargement, selon ce qui a été stipulé;

12° "contrat de transport multimodal de marchandises": le contrat de transport de marchandises, par lequel le transporteur (transporteur multimodal) s'engage au moyen du même et unique contrat envers l'expéditeur que le transport sera effectué en partie par mer, par voies navigables intérieures, par route, par chemin de fer, par air ou par pipeline ou au moyen de toute autre technique de transport;

13° "contrat de transport flexi modal de marchandises": le contrat de transport de marchandises, par lequel le transporteur s'engage à transporter vis-à-vis de l'expéditeur et dont le mode de transport est indéterminé.

Art. 3.6.3.2. Application internationale et matérielle

§ 1er. Indépendamment de la dénomination du contrat, la présente Section s'applique à tout transport par bateau de navigation intérieure non visé par les dispositions de "la Convention CMNI", y compris le transport par bateau de navigation intérieure faisant partie d'un transport multimodal ou flexi modal.

§ 2. Les contrats de transport visés par "la convention CMNI" sont soumis aux dispositions de cette convention et, en cas de transport par bateau de navigation intérieure, aux sous-sections 8 et 9 de la présente section.

§ 3. Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3, les parties peuvent contractuellement déroger à la sous-section 8.

§ 4. Dans tout transport effectué en vertu d'une charte-partie, le terme affréteur désigne l'expéditeur et le terme fréteur désigne le transporteur.

§ 5. La présente section n'affecte pas les droits et obligations du transporteur en vertu des conventions internationales ou du droit national sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure ou maritime.

(EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;

9°: "rekeneenheden": het bijzonder trekkingsrecht vastgesteld door het Internationaal Monetair Fonds;

10° "ligtijd": de termijn om te laden en/of te lossen;

11°"overliggeld": De schadevergoeding verschuldigd wegens de overschrijding van de lig-, laad- of lostijd, al naargelang wat bedongen is;

12° "overeenkomst van multimodaal goederenvervoer": de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder (Multimodale vervoerder) zich bij een en dezelfde overeenkomst tegenover de afzender verbindt dat het vervoer deels over zee, over binnenwateren, over de weg, over spoorwegen, door de lucht of door een pijpleiding dan wel door middel van enige andere vervoerstechniek zal geschieden;

13° "overeenkomst van fleximodaal goederenvervoer": de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder zich tegenover de afzender verbindt te vervoeren en waarbij de vervoerwijze onbepaald is.

Art. 3.6.3.2. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Ongeacht de benaming van de overeenkomst, is deze Afdeling van toepassing op elk vervoer per binnenschip dat niet valt onder de bepalingen van het "CMNI-Verdrag", met inbegrip van vervoer per binnenschip in het kader van een multimodaal of fleximodaal vervoer.

§ 2. Op vervoersovereenkomsten waarvan sprake in het "CMNI-Verdrag", zijn de bepalingen van dat verdrag van toepassing alsmede, ingeval van vervoer per binnenschip, de onderafdelingen 8 en 9 van deze afdeling.

§ 3. Met inachtneming van art. 3.6.1.2 en 3.6.1.3, kunnen partijen contractueel afwijken van onderafdeling 8.

§ 4. Bij elk vervoer verricht onder een bevrachtingsovereenkomst wordt onder bevrachter de afzender verstaan en onder vervrachter de vervoerder.

§ 5. Deze afdeling laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.

Sous-section 2. Droits et obligations des parties contractantes

Art. 3.6.3.3. Prise en charge, transport et livraison des marchandises

§ 1er. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.

§ 2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau de navigation intérieure.

§ 3. Le transporteur décide du bateau de navigation intérieure à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau de navigation intérieure soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.

§ 4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau de navigation intérieure ou type de bateau de navigation intérieure déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau de navigation intérieure ou type de bateau de navigation intérieure sans l'accord de l'expéditeur:

a. qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou

b. si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau de navigation intérieure.

§ 5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau de navigation intérieure.

§ 6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux

Onderafdeling 2. Rechten en verplichtingen van de overeenkomst sluitende partijen

Art. 3.6.3.3. Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen

§ 1. De vervoerder is verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.

§ 2. Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het binnenschip.

§ 3. De vervoerder bepaalt welk binnenschip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het binnenschip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.

§ 4. Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald binnenschip of een bepaald type binnenschip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander binnenschip of een ander type binnenschip:

a. bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de goederen noodzakelijk maken voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen, of

b. wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het binnenschip zich bevindt.

§ 5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het binnenschip niet in gevaar brengt.

§ 6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimen indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming

usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

Art. 3.6.3.4. Transporteur substitué

§ 1er. Le contrat répondant à la définition de l'article 3.6.3.1, 1°, conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente section. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente section relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.

§ 2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente section. Toutes les dispositions de la présente section régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.

§ 3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.

§ 4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente section ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.

§ 5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

Art. 3.6.3.5. Délai de livraison

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

Art. 3.6.3.4. Ondervervoerder

§ 1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 3.6.3.1., 1°, gesloten tussen een vervoerder en een ondervervoerder moet worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van deze afdeling. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervervoerder.

§ 2. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.

§ 3. De vervoerder dient de afzender in elk geval informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervervoerder.

§ 4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van deze afdeling, is alleen bindend voor de ondervervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.

§ 5. Indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

Art. 3.6.3.5. Afleveringstermijn

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

Art. 3.6.3.6. Obligations de l'expéditeur

§ 1er. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.

§ 2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter:

a. dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises;

b. marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises;

c. nature, caractéristiques et propriétés des marchandises;

d. instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises;

e. autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

§ 3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau de navigation intérieure ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.

§ 4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

Art. 3.6.3.7. Marchandises dangereuses ou polluantes

§ 1er. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 3.6.3.6, § 2, préciser par écrit au transporteur

Art. 3.6.3.6. Verplichtingen van de afzender

§ 1. De afzender is verplicht de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te voldoen.

§ 2. De afzender verschaft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen:

a. afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;

b. markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;

c. aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;

d. instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;

e. andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender, verschaft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

§ 3. De afzender verpakt, indien de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, en zodanig dat zij geen schade aan het binnenschip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. Bovendien draagt de afzender, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, zorg voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.

§ 4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden, stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Art. 3.6.3.7. Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen

§ 1. Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd is de afzender verplicht, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 3.6.3.6., § 2 bedoelde gegevens, de vervoerder

le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.

§ 2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.

§ 3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.

§ 4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.

§ 5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

Art. 3.6.3.8. Responsabilité de l'expéditeur

§ 1er. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que

a. les indications ou précisions visées à l'article 3.6.3.6, § 2 ou à l'article 3.6.3.7, § 1er sont manquantes, inexactes ou incomplètes;

b. les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure;

c. les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.

schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.

§ 2. Indien voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, verschaft de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen.

§ 3. Wanneer gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.

§ 4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook indien hij vóór hij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.

§ 5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in paragraaf 3 of 4 bedoelde maatregelen te nemen.

Art. 3.6.3.8. Aansprakelijkheid van de afzender

§ 1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schaden en kosten die voor de vervoerder of ondervervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:

a. de in artikel 3.6.3.6., § 2 of artikel 3.6.3.7., § 1 bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;

b. de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;

c. de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.

De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. Hetzelfde geldt voor de ondervervoerder.

§ 2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 3.6.3.6 et 3.6.3.7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Art. 3.6.3.9. Résiliation du contrat de transport par le transporteur

§ 1er. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 3.6.3.6, § 2, ou à l'article 3.6.3.7, § 1er et 2.

§ 2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants:

a. un tiers du fret convenu, ou

b. en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

Art. 3.6.3.10. Livraison des marchandises

§ 1er. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 3.6.3.6, § 1er, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.

§ 2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

§ 2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 3.6.3.6. en 3.6.3.7., voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

Art. 3.6.3.9. Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

§ 1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 3.6.3.6., § 2, of in artikel 3.6.3.7., § 1 en 2, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.

§ 2. Indien de vervoerder gebruikmaakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen:

a. een derde van de overeengekomen vracht; of

b. naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

Art. 3.6.3.10. Aflevering van de goederen

§ 1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 3.6.3.6, § 1, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van avarij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is.

§ 2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.

Sous-section 3. Documents de transport

Art. 3.6.3.11. Nature et contenu

§ 1er. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente section un document de transport; il ne devra établir un connaissement que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.

§ 2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'État où le document de transport est émis.

§ 3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles qu'elles sont décrites dans le document de transport.

§ 4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

§ 5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes:

a. les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur;

b. le destinataire des marchandises;

c. le nom ou le numéro du bateau de navigation intérieure, au cas où les marchandises seraient prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau de navigation intérieure;

Onderafdeling 3. Vervoersdocumenten

Art. 3.6.3.11. Aard en inhoud

§ 1. De vervoerder is verplicht voor elk vervoer van goederen waarop deze afdeling van toepassing is een vervoersdocument op te maken; hij is alleen verplicht een cognossement op te maken indien de afzender daarom verzoekt en indien dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.

§ 2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procedé niet in strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.

§ 3. Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen.

§ 4. Indien het vervoersdocument een cognossement is, levert alleen dit bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend.

§ 5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:

a. de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;

b. de geadresseerde van de goederen;

c. de naam of het nummer van het binnenschip, ingeval de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het binnenschip zijn geladen;

d. le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison;

e. la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale;

f. les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport;

g. l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes;

h. les dispositions convenues relatives au fret;

i. s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie; s'agissant d'un connaissement, le nombre d'exemplaires originaux;

j. le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 3.6.3.1, 6° de la présente section n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

Art. 3.6.3.12. Inscription de réserves sur les documents de transport

§ 1er. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport:

a. concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage;

b. concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages;

c. concernant l'état apparent des marchandises.

§ 2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de

d. de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;

e. de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;

f. de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;

g. de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimen kunnen of moeten worden vervoerd;

h. de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;

i. in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognossementen, het aantal originele exemplaren;

j. de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in deze paragraaf genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 3.6.3.1., 6° van deze afdeling niet aan.

Art. 3.6.3.12. Voorbehouden in de vervoersdocumenten

§ 1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument voorbehouden opnemen:

a. betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschafte gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van scheepsmeting;

b. betreffende de identificatiemarkeringen, ingeval deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, ingeval de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;

c. betreffende de zichtbare staat van de goederen.

§ 2. Indien de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien

réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.

§ 3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau de navigation intérieure scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

Art. 3.6.3.13. Connaissement

§ 1er. Les exemplaires originaux d'un connaissement constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.

§ 2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissement présenté en premier lieu; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.

§ 3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissement à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.

§ 4. Lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 3.6.3.11, § 3, et de l'article 3.6.3.12, § 2.

Sous-section 4. Droit de disposer des marchandises

Art. 3.6.3.14. Titulaire du droit de disposer

§ 1er. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport.

§ 2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après l'arrivée des

hiervan geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.

§ 3. Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het binnenschip zijn gestuwd die door andere personen dan de vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.

Art. 3.6.3.13. Cognossement

§ 1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.

§ 2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.

§ 3. Wanneer de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf.

§ 4. Wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde van het vermoeden van artikel 3.6.3.11., § 3, en artikel 3.6.3.12, § 2, niet tegen hem worden ingeroepen.

Onderafdeling 4. Het recht om over de goederen te beschikken

Art. 3.6.3.14. Beschikkingsgerechtigde

§ 1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.

§ 2. Het beschikkingsrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van de goederen

marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,

a. s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire;

b. s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissement, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.

§ 3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.

Art. 3.6.3.15. Conditions de l'exercice du droit de disposer

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 3.6.3.14, paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer:

a. s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu;

b. s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur;

c. rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions;

d. payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

Sous-section 5. Responsabilité du transporteur

Art. 3.6.3.16. Responsabilité pour préjudice

§ 1er. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en,

a. bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;

b. bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.

§ 3. Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikkingsrecht.

Art. 3.6.3.15. Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht

De afzender of, in de gevallen van artikel 3.6.3.14., paragrafen 2 en 3, de geadresseerde, dient, indien hij zijn beschikkingsrecht wenst uit te oefenen,

a. wanneer het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren over te leggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;

b. wanneer het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument over te leggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;

c. aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden te vergoeden;

d. bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Onderafdeling 5. Aansprakelijkheid van de vervoerder

Art. 3.6.3.16. Aansprakelijkheid voor schade

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

§ 2. Le transporteur n'est pas responsable pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau de navigation intérieure ou après leur déchargement, sauf stipulation contraire.

Art. 3.6.3.17. Préposés et mandataires

§ 1er. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 3.6.3.4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente section.

§ 4. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1er.

Art. 3.6.3.18. Exonérations particulières de responsabilité

§ 1er. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après:

a. actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer;

b. manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire;

c. transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est

§ 2. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het binnenschip of na het ogenblik van lossing, tenzij anders overeengekomen.

Art. 3.6.3.17 Ondergeschikten en lasthebbers

§ 1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 2. Indien het vervoer wordt verricht door een ondervervoerder als bedoeld in artikel 3.6.3.4., is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 3. Indien een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervervoerder, hebben deze personen, indien zij bewijzen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervervoerder zich krachtens deze afdeling kan beroepen.

§ 4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van de eerste paragraaf.

Art. 3.6.3.18. Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

§ 1. De vervoerder en de ondervervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:

a. het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;

b. het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;

c. het vervoer van goederen op het dek of in open ruimen, indien dit overeengekomen is met de afzender,

conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur;

d. nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs;

e. absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux;

f. insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises;

g. opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables;

h. transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.

§ 2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1er du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque. Cette présomption disparaît si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de l'un des risques énumérés au paragraphe 1er du présent article.

Art. 3.6.3.19. Calcul de l'indemnité

§ 1er. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.

§ 2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.

§ 3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of indien dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;

d. de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;

e. het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, indien zij niet of ondeugdelijk zijn verpakt;

f. onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;

g. hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de vaarwegen;

h. vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.

§ 2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in paragraaf 1 van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één van de in paragraaf 1 van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.

Art. 3.6.3.19. Berekening van de schadevergoeding

§ 1. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.

§ 2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.

§ 3. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.

§ 4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.

§ 5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

Art. 3.6.3.20. Limites maximales de responsabilité

§ 1er. Sous réserve de l'article 3.6.3.21. et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autres colis ou unités de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25.000 unités de compte pour les marchandises y contenues.

§ 2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.

§ 3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1er et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa 1er en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.

§ 4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.

§ 5. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebrek aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.

Art. 3.6.3.20. Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

§ 1. Onverminderd artikel 3.6.3.21. en paragraaf 4 van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666,67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Indien het collo of de andere laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666,67 rekeneenheden een bedrag van 1.500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25.000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.

§ 2. Indien een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid. Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, ingeval deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.

§ 3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge paragraaf 1 en de eerste volzin van deze paragraaf verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaan is.

§ 4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1er ne s'appliquent pas:

a. lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou

b. lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.

§ 5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

§ 6. Les montants mentionnés au présent article sont à convertir en euro suivant la valeur de l'euro à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Art. 3.6.3.21. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

§ 1er. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente section ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente section ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1er.

Art. 3.6.3.22. Application des exonérations et des limites de responsabilité

Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente section ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport, que l'action soit fondée sur la

§ 4. De in paragraaf 1 genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:

a. indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of

b. indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.

§ 5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.

§ 6. De in dit artikel genoemde bedragen worden geconverteerd in euro op basis van de waarde van de euro op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de euro wordt berekend volgens de waarderingsmethode die het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

Art. 3.6.3.21. Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

§ 1. De vervoerder of de ondervervoerder kan geen aanspraak maken op de in deze afdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 2. De voor de vervoerder of ondervervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in deze afdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in paragraaf 1 omschreven wijze.

Art. 3.6.3.22. Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid

De in deze afdeling voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering

responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

Sous-section 6. Délais de réclamation

Art. 3.6.3.23. Avis de dommage

§ 1er. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.

§ 2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.

§ 3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.

§ 4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.

§ 5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

Art. 3.6.3.24. Prescription

§ 1er. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente section se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription,

is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.

Onderafdeling 6. Termijn voor het instellen van vorderingen

Art. 3.6.3.23. Mededeling van schade

§ 1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.

§ 2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.

§ 3. Indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.

§ 4. Indien het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.

§ 5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.

Art. 3.6.3.24. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop deze afdeling van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn

prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles du droit commun.

L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'État où la procédure est engagée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

Sous-section 7. Limites de la liberté contractuelle

Art. 3.6.3.25. Clauses frappées de nullité

§ 1er. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 3.6.3.20, § 4, à aggraver la responsabilité, au sens des sous-sections 1 à 7 du Chapitre 3, section 1re, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 3.6.3.23 et 3.6.3.24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.

§ 2. Sauf stipulation contraire, le transporteur, dans un contrat qui n'est pas régi par les dispositions de la "la Convention CMNI", est dégagé de toute responsabilité pour:

a. un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau de navigation intérieure ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues

verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van gemeen recht.

De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§ 4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze afdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

Onderafdeling 7. Beperking van de contractuele vrijheid

Art. 3.6.3.25. Nietige bedingen

§ 1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 3.6.3.20, § 4, uitbreiding van de aansprakelijkheid in de zin van onderafdeling 1 t.e.m. 7 van hoofdstuk 3. Afdeling 1. van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 3.6.3.23. en 3.6.3.24. bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.

§ 2. Behoudens andersluidend beding, is de vervoerder in een overeenkomst die niet valt onder de bepalingen van het "CMNI-Verdrag" ontheven van aansprakelijkheid voor:

a. een handelen of nalaten van de schipper van het binnenschip, de loods of elke andere persoon in dienst van het binnenschip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3.6.3.3., § 3, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij

à l'article 3.6.3.3, § 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement;

b. le feu ou une explosion à bord du bateau de navigation intérieure sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau de navigation intérieure;

c. des défectuosités de son bateau de navigation intérieure ou d'un bateau de navigation intérieure loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

§ 3. Le transporteur est dégagé de la responsabilité en vertu de la présente section à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage.

Sous-section 8. Dispositions particulières

Art. 3.6.3.26. Lieu de chargement et de déchargement

§ 1er. Le transporteur doit, à ses frais, amener le bateau de navigation intérieure 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 de navigation intérieure à des dommages, il peut refuser de s'y rendre, à moins que l'expéditeur ou le destinataire s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dégâts qui seraient occasionnés au bateau de navigation intérieure par suite des risques inhérents à cet emplacement.

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

Sans préjudice de ce qui précède, l'expéditeur ou le destinataire est tenu de veiller, pendant tout le temps où le bateau de navigation intérieure se trouve au lieu de chargement ou de déchargement désigné, à ce que cela puisse se faire en toute sécurité.

§ 2. Si le contrat ne stipule qu'un lieu de chargement ou de déchargement, le transporteur doit néanmoins, s'il en est requis, charger au port de charge et décharger au port de destination aux différents emplacements désignés

het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;

b. brand of een explosie aan boord van het binnenschip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het binnenschip is veroorzaakt;

c. gebreken aan zijn binnenschip of aan een gehuurd of bevracht binnenschip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

§ 3. De vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van deze afdeling voor schade veroorzaakt door een kernongeval, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is.

Onderafdeling 8. Bijzondere bepalingen

Art. 3.6.3.26. Laad- en losplaats

§ 1. De vervoerder moet het binnenschip op eigen kosten op de plaats brengen die voor het laden of het lossen is aangewezen.

Indien hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of gevaar oplevert voor schade aan het binnenschip, mag hij weigeren erheen te varen, tenzij de afzender of de geadresseerde zich er schriftelijk toe verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die het binnenschip ten gevolge van de aan die plaats verbonden risico's mocht overkomen.

Indien de gevaren van de plaats niet zichtbaar zijn, is de afzender of de geadresseerde die de vervoerder beveelt zijn binnenschip aldaar te leggen, van rechtswege aansprakelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.

Onverminderd het voorgaande is de afzender of geadresseerde verplicht gedurende de ganse tijd dat het binnenschip zich op de aangewezen laad- of losplaats bevindt, er voor te zorgen dat het veilig kan.

§ 2. Ingeval de overeenkomst slechts één laad- of één losplaats bepaalt, moet de vervoerder niettemin, desgevraagd, in de ladingshaven laden en in de bestemmingshaven lossen op de verschillende plaatsen

respectivement par l'expéditeur et le destinataire. Ces déhalages se font à la diligence et aux frais respectifs de l'expéditeur ou du destinataire.

Si le contrat stipule que le bateau de navigation intérieure doit être chargé ou déchargé à plusieurs endroits, ou le long de plusieurs autres navires, le transporteur 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 de l'expéditeur ou du destinataire.

Les dispositions du paragraphe 1er du présent article sont également d'application.

§ 3. Dès l'arrivée du bateau de navigation intérieure sur le lieu de chargement ou de déchargement, le transporteur doit annoncer sa présence sur place en le notifiant par écrit. Si, à ce moment, personne n'est présent ou accessible sur le lieu de chargement ou de déchargement pour constater l'arrivée du bateau de navigation intérieure ou si le contrat ne précise pas à qui la notification doit être faite, elle est valablement faite à l'expéditeur ou au destinataire.

En cas de contestation sur le fait de savoir si le bateau de navigation intérieure se trouve sur le lieu de chargement ou de déchargement au moment de la notification, le transporteur peut en apporter la preuve par tous moyens de droit.

Tout droit de contestation s'éteint si celle-ci n'est pas communiquée par écrit au transporteur dans les 24 heures suivant la notification susmentionnée. Si le délai expire un dimanche ou un jour férié où il n'est pas travaillé, ce délai est prolongé jusqu'au jour ouvrable suivant à 10 heures.

Art. 3.6.3.27. Chargement et déchargement

§ 1er. Par chargement, on entend également l'arrimage et le calage de la cargaison.

Le déchargement d'un bateau de navigation intérieure comprend également les mesures nécessaires au déchargement des restes et au lavage, au dégazage et à la ventilation et à la réception des déchets ainsi que les mesures nécessaires à la délivrance d'une attestation de déchargement, si ces mesures sont obligatoires en vertu"de la Convention CDNI".

§ 2. L'expéditeur a le droit d'inspecter le bateau de navigation intérieure, les cales ou les réservoirs et tout autre équipement de chargement et de déchargement du bateau de navigation intérieure pour s'assurer qu'ils

die door de afzender respectievelijk de geadresseerde worden aangewezen. Het daartoe nodige verhalen geschiedt op verzoek en op kosten van de afzender of van de geadresseerde.

Ingeval de overeenkomst bepaalt dat het binnenschip op meer dan een plaats of langszij van meer dan een ander schip moet worden geladen of gelost, moet de vervoerder zich op eigen kosten eenmaal naar elk van de aangewezen plaatsen of langszij van elk schip begeven, terwijl het verdere verhalen voor rekening is van de afzender of van de geadresseerde.

De bepalingen van de eerste paragraaf van dit artikel zijn eveneens van toepassing.

§ 3. Zodra het binnenschip op de laad- of losplaats is aangekomen, dient de vervoerder zich ter plaatse aan de exploitant van de overslaginstallatie aan te melden door hiervan schriftelijk kennis te geven. Indien op dat ogenblik op de laad- of losplaats niemand aanwezig of bereikbaar is om de aankomst van het binnenschip vast te stellen of de overeenkomst niet bepaalt aan wie de kennisgeving dient te geschieden, geschiedt deze rechtsgeldig aan de afzender of geadresseerde.

In geval van betwisting of het binnenschip zich op het tijdstip van de kennisgeving op de laad- of losplaats bevindt, mag de vervoerder hiervan het bewijs leveren door alle middelen van recht.

Elk recht op betwisting vervalt indien deze niet binnen de 24 uren na de hiervoor genoemde kennisgeving schriftelijk aan de vervoerder wordt ter kennis gebracht. Indien de termijn verstrijkt op een zon- of feestdag waarop niet gewerkt wordt, wordt deze termijn verlengd tot de eerstvolgende werkdag om 10 uur 's ochtends.

Art. 3.6.3.27. Laden en lossen

§ 1. Onder laden wordt mede verstaan het stuwen en vastzetten van de lading.

Tot het lossen van een binnenschip behoren tevens de maatregelen tot nalossen en wassen, ontgassen en ventileren en inname van afval, en tot afgifte van een losverklaring, indien deze op grond van het "CDNI-Verdrag" verplicht zijn.

§ 2. De afzender heeft het recht het binnenschip, de ruimen of tanks en alle andere laad- en losuitrusting van het binnenschip voorafgaand aan belading op hun geschiktheid te keuren. Het laden van het binnenschip,

sont appropriés avant le chargement. Le chargement du bateau de navigation intérieure, sans qu'aucune remarque ait été formulée au préalable, est considéré comme une présomption que le bateau de navigation intérieure, les cales ou les réservoirs et tous les autres équipements de chargement et de déchargement du bateau de navigation intérieure sont appropriés pour recevoir la cargaison, la transporter sans entraves et la livrer.

Le bateau de navigation intérieure est présumé être apte à la navigation s'il s'y trouve un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou un certificat de visite valide ou, dans l'attente de la délivrance d'un tel certificat, un certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure ou un certificat de visite provisoire, sans réserve susceptibles d'affecter son aptitude à la navigation.

§ 3. Le transporteur n'est pas tenu de mettre gratuitement à la disposition de l'expéditeur ou du destinataire les équipements de chargement et de déchargement du bateau de navigation intérieure en vue du chargement et du déchargement.

§ 4. Le transporteur doit mettre le bateau de navigation intérieure à disposition au lieu de chargement, prêt à être chargé, et au lieu de déchargement, prêt à être déchargé, et respecter les règles de sécurité qui y sont applicables, à condition que la sécurité du bateau de navigation intérieure ne soit pas compromise et qu'il n'en résulte pas des coûts ou des obligations allant au-delà de ce qui est nécessaire pour la sécurité.

§ 5. Le transporteur détermine d'après l'arrimage l'ordre de chargement et de déchargement.

Le délai de chargement ou de déchargement pour celui qui doit charger ou décharger le premier court suivant la règle établie à l'article 3.6.3.28, paragraphe 3 et, pour chacun des autres expéditeurs 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 l' expéditeur ou destinataire précédent aura terminé le chargement ou le déchargement de son lot.

§ 6. Pour les marchandises en vrac, il est procédé aux constatations de comptage, mesurage ou jaugeage par des peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés; s'il n'y a pas jaugeurs ou mesureurs jurés, les constatations sont faites par des peseurs, jaugeurs ou mesureurs désignés par les parties.

zonder dat voorafgaand enige opmerking werd geformuleerd, geldt als vermoeden dat het binnenschip, de ruimen of tanks en alle andere laad- en losuitrusting van het binnenschip geschikt zijn om de lading in te nemen, onbelemmerd te vervoeren en af te leveren.

Het binnenschip wordt vermoed geschikt te zijn om te varen, indien het voorzien is van een geldig Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek of, indien in afwachting van de uitreiking hiervan, van een voorlopig Uniebinnenvaartcertificaat of voorlopig certificaat van onderzoek, zonder voorbehouden die op de geschiktheid invloed kunnen hebben.

§ 3. De vervoerder is niet verplicht, met het oog op het laden en lossen, de laad- en losuitrusting van het binnenschip kosteloos ter beschikking te stellen van de afzender of geadresseerde.

§ 4. De vervoerder dient het binnenschip op de laadplaats laadgereed en op de losplaats losgereed ter beschikking te stellen en op de laad- of losplaats de aldaar toepasselijke veiligheidsvoorschriften in acht te nemen, voor zover deze de veiligheid van het binnenschip niet in gedrang brengen noch kosten of verplichtingen inhouden die verder reiken dan noodzakelijk is met het oog op de veiligheid.

§ 5. De vervoerder bepaalt, al naar de stuwing, de volgorde bij het laden en lossen.

Voor degene die het eerst moet laden of lossen, begint de laad- of lostijd volgens de regel van artikel 3.6.3.28, paragraaf 3 en voor elk der volgende afzenders of geadresseerden bij het verstrijken van de termijn die aan de vorige toegestaan werd of, ingeval deze niet binnen de bepaalde termijn met het laden of lossen van zijn goederen gereedkomt, op het ogenblik waarop hij daarmee klaar is.

§ 6. Voor stortgoederen geschieden de vaststellingen van tellen, wegen en meten door beëdigde wegers of meters; zijn er geen beëdigde wegers of meters, dan geschieden de vaststellingen door wegers, of meters aangewezen door partijen.

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

Si après le déchargement le bateau de navigation intérieure doit être jaugé à vide, cette opération doit se faire le jour du déchargement.

§ 7. L'expéditeur ou le destinataire est responsable des dommages causés au bateau de navigation intérieure par le chargement ou le déchargement, à moins que les dommages ne soient dus à une faute du transporteur.

§ 8. Le déchargement est terminé lorsque la cargaison a été complètement déchargée et que toutes les obligations énoncées dans"la Convention CDNI" ont été remplies, y compris, s'il y a lieu, la délivrance d'une attestation de déchargement.

Art. 3.6.3.28. Délai de starie

§ 1er. Le délai de starie est fixé par les parties dans le contrat et est exprimé en jours entiers ou en parties de jour. Le délai de starie peut être fixé séparément pour le chargement et pour le déchargement ou conjointement.

S'il y a plusieurs lieux de chargement et de déchargement, le délai de starie total ne peut être plus long que lorsqu'il n'y a qu'un seul expéditeur ou destinataire.

§ 2 Si aucun délai de starie n'a été convenu dans le contrat, il sera déterminé en fonction du temps raisonnablement nécessaire pour charger ou décharger les marchandises en question.

Le Roi peut définir des indicateurs pour déterminer le délai de starie.

§ 3. Le délai de starie, de chargement ou de déchargement prend cours après la notification d'arrivée, à condition que le bateau soit prêt à être chargé ou déchargé, sauf s'il en est convenu autrement.

Dans ce cas, le délai de starie, de chargement ou de déchargement prend cours à l'heure convenue. Si le chargement ou le déchargement commence plus tôt, il prend cours à ce moment.

Le délai de starie, de chargement ou de déchargement se poursuit sans interruption, sauf s'il en est convenu autrement.

S'il a été stipulé que le délai de starie, de chargement et/ou de déchargement est interrompu, ce délai se poursuivra néanmoins sans interruption si ces jours sont utilisés.

Er worden gewichts- of meetbiljetten opgemaakt naar mate van het laden en aan iedere partij overhandigd.

Indien na de lossing het binnenschip leeg moet worden gemeten, moet zulks op de dag van lossing geschieden.

§ 7. De afzender of geadresseerde is aansprakelijk voor schade aan het binnenschip die door het laden of lossen wordt veroorzaakt, tenzij de schade is ontstaan door schuld van de vervoerder.

§ 8. De lossing is beëindigd wanneer de lading geheel gelost is en daarbij aan alle verplichtingen opgenomen in het "CDNI-Verdrag" is voldaan, met inbegrip van de afgifte van een losverklaring, indien verplicht.

Art. 3.6.3.28. Ligtijd

§ 1. De ligtijd wordt door partijen in de overeenkomst vastgelegd en uitgedrukt in volle dagen of in delen van een dag. De ligtijd kan afzonderlijk worden bepaald voor het laden en voor het lossen of gezamenlijk.

Indien er verscheidene laad-en losplaatsen zijn, mag de totale ligtijd niet meer bedragen dan wanneer er slechts één afzender of geadresseerde is.

§ 2. Indien geen ligtijd in de overeenkomst werd bedongen, wordt deze vastgesteld op de tijd die redelijkerwijs nodig is om de betreffende goederen te laden of te lossen.

De Koning kan daarbij indicatoren vaststellen voor het bepalen van de ligtijd.

§ 3. De lig-, laad- of lostijd gaat in na aankomstmelding, mits laad- of losgereed, tenzij anders overeengekomen.

In dat geval gaat de lig-, laad- of lostijd in op het overeengekomen tijdstip. Indien echter eerder met laden of lossen wordt begonnen, gaat hij op dat ogenblik in.

De lig-, laad- of lostijd loopt ononderbroken voort, tenzij anders overeengekomen.

Indien bedongen werd dat de lig-, laad- en/of lostijd onderbroken wordt, loopt die tijd niettemin ononderbroken door indien deze gebruikt wordt.

Si une interruption a été convenue, mais que le délai convenu de starie, de chargement et/ou de déchargement n'a pas été respecté, sans faute du transporteur ou par force majeure, cela ne peut être invoqué.

§ 4. Dans tous les cas où le bateau de navigation intérieure reste plus longtemps que le délai de chargement ou de déchargement depuis la notification d'arrivée au lieu de chargement ou de déchargement jusqu'au départ de celui-ci, le transporteur a le droit d'être indemnisé pour tous les dommages qu'il subit de ce fait, à moins que le retard ne soit dû à un cas de force majeure ou à une faute du transporteur lui-même.

L'indemnité, appelée surestaries, peut être fixée dans le contrat, à défaut de quoi le transporteur devra prouver le dommage.

L'indemnité est due de plein droit après l'expiration du délai de chargement ou de déchargement, sans mise en demeure.

Le Roi peut définir des indicateurs pour calculer l'indemnité.

§ 5. Les dispositions reprises dans les paragraphes précédents du présent article ne s'appliquent pas si le fret est déterminé sur la base d'une location journalière ou mensuelle.

Toutefois, si le fret est basé sur un nombre donné d'heures d'utilisation du bateau de navigation intérieure par jour et que ce nombre d'heures est dépassé, le transporteur a droit à une indemnisation pour les heures supplémentaires calculées au *pro rata* par rapport au nombre d'heures convenu.

Art. 3.6.3.29. Dispositions relatives aux marchandises à charger

§ 1er. L'expéditeur n'est pas autorisé à proposer au transport des marchandises dont le transport n'est pas autorisé en vertu de la législation internationale ou nationale ou de règlements locaux.

L'expéditeur n'est pas autorisé à charger des marchandises autres que celles spécifiées dans le contrat.

§ 2. Si le contrat contient la clause "environ", l'expéditeur peut charger deux pourcent et demi en moins ou en plus, pour autant que la capacité du bateau de navigation intérieure le permette et qu'il y ait un supplément de fret pour le surplus.

Art. 3.6.3.30. Dispositions relatives à une navigation sans entraves

Indien een onderbreking werd overeengekomen, maar de overeengekomen lig-, laad- en/of lostijd niet werd nageleefd, buiten schuld van de vervoerder of overmacht, kan hierop geen beroep worden gedaan.

§ 4. In alle gevallen waarin het binnenschip vanaf de kennisgeving van de aankomst op de laad- of losplaats tot aan het vertrek aldaar langer verblijft dan de laad- of lostijd, is de vervoerder gerechtigd op vergoeding van alle schade die hij daardoor lijdt, tenzij het oponthoud te wijten is aan overmacht of schuld van de vervoerder zelf.

De schadevergoeding, overliggeld genaamd, kan in de overeenkomst worden bepaald, bij gebreke waarvan de vervoerder de schade dient te bewijzen.

De schadevergoeding is van rechtswege verschuldigd na afloop van de laad- of lostijd, zonder ingebrekestelling.

De Koning kan indicatoren aanduiden ter berekening van de schadevergoeding.

§ 5. De in voorgaande paragrafen van dit artikel opgenomen bepalingen, gelden niet indien de vracht is bepaald op basis van een dag- of maandhuur.

Indien echter de vracht gebaseerd is op een bepaald aantal uren inzet van het binnenschip per dag en dit aantal uren overschreden wordt, heeft de vervoerder recht op vergoeding van de bijkomende uren *pro rata* berekend ten opzichte van het aantal overeengekomen uren.

Art. 3.6.3.29. Bepalingen met betrekking tot de te laden goederen

§ 1. Het is de afzender niet toegelaten goederen ten vervoer aan te bieden waarvan het vervoer krachtens internationale of nationale wetgeving of plaatselijke reglementen niet toegelaten is.

Het is de afzender niet toegelaten andere goederen te laden dan deze bepaald in de overeenkomst.

§ 2. Indien de overeenkomst de vermelding "ongeveer" bevat, kan de afzender tweeëneenhalf procent meer of minder inladen, voor zover het vermogen van het binnenschip zulks toelaat en mits een vrachttoeslag voor het meerdere.

Art. 3.6.3.30. Bepalingen met betrekking tot een ongehinderde vaart

§ 1er. Lorsque, pour atteindre le port de destination, le bateau de navigation intérieure doit naviguer sur un fleuve ou sur une rivière à courant libre, le transporteur ne peut être obligé de charger la totalité de la quantité stipulée si le niveau d'eau est tel que le bateau de navigation intérieure ne pourrait, avec un plein chargement, arriver à destination.

§ 2. Le bateau de navigation intérieure ne peut être tenu de se frayer un chemin à travers les glaces ou de naviguer dans un port ou une zone non libre de glaces.

§ 3. Le transporteur a le droit de transborder les marchandises en tout ou en partie dans d'autres navires ou de les entreposer dans d'autres navires ou à quai, dans la mesure où cela semble nécessaire, compte tenu des circonstances, dans l'intérêt du bateau de navigation intérieure ou de la cargaison. L'expéditeur et le destinataire sont solidairement responsables envers le transporteur des frais supplémentaires encourus, pour autant que les mesures en question ne soient pas dues à une faute du transporteur.

Le transbordement ou l'entreposage s'effectue au nom et pour le compte et aux risques de l'expéditeur et du destinataire.

Art. 3.6.3.31. Fret et autres créances sur les marchandises

§ 1er. Lorsque l'expéditeur n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée au contrat, il est tenu d'acquitter le fret pour la quantité non chargée avant le début du transport. La présente disposition ne s'applique pas si un fret en bloc ou un fret par jour ou partie de jour a été convenu.

Le transporteur peut également exiger un acompte égal à un tiers du fret au moment où le chargement est terminé.

Le transporteur a le droit de ne pas commencer à naviguer tant que les montants visés aux premier et deuxième alinéas n'ont pas été payés.

§ 2. Sans préjudice des dispositions du § 1er, le fret est exigible dès l'expiration du délai de déchargement.

Les autres créances sur les marchandises auxquelles le contrat donne lieu, telles que les frais supplémentaires, les surestaries et autres indemnités, ainsi que la contribution en avarie commune le cas échéant, sont exigibles dès que le fait générateur de la créance s'est produit et pour autant que son exigibilité ne soit pas contestée.

§ 1. Wanneer het binnenschip op een stroom of rivier met vrije loop moet varen om de haven van bestemming te bereiken, kan de vervoerder niet verplicht worden de gehele bedongen hoeveelheid in te laden, indien het binnenschip ten gevolge van de waterstand niet met een volle lading ter bestemming zou geraken.

§ 2. Het binnenschip kan niet worden verplicht zich een weg te banen door het ijs of een niet-ijsvrije haven of een niet ijsvrij gebied in te varen.

§ 3. De vervoerder heeft het recht om de goederen geheel of ten dele over te laden in andere schepen op of op te slaan in andere schepen of aan wal voor zover dit onder de gegeven omstandigheden in het belang van het binnenschip of de lading noodzakelijk lijkt te zijn. De afzender en de geadresseerde zijn hoofdelijk aansprakelijk tegenover de vervoerder voor de extra kosten die daardoor ontstaan, voor zover de betreffende maatregelen niet door schuld van de vervoerder moesten worden getroffen.

Het overslaan of de opslag geschieden namens en voor rekening en risico van de afzender en de geadresseerde.

Art. 3.6.3.31. Vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen

§ 1. Wanneer de afzender de in de overeenkomst vermelde hoeveelheid goederen niet heeft ingeladen, is de afzender verplicht de vracht, voor de niet geladen hoeveelheid voor het begin van het vervoer te voldoen. De voorliggende bepaling is niet van toepassing indien een blokvracht of een vracht per dag of deel van een dag werd afgesproken.

De vervoerder kan tevens op het tijdstip van beëindiging van de belading een voorschot gelijk aan een derde van de vracht eisen.

De vervoerder is gerechtigd de afvaart niet aan te vatten, zolang de in het eerste en tweede lid genoemde bedragen niet zijn voldaan.

§ 2. Onverminderd de bepalingen van § 1 is de vracht opeisbaar zodra de lostijd is verstreken.

De overige op de goederen rustende vorderingen waartoe de overeenkomst aanleiding geeft, zoals bijkomende kosten, overliggelden en andere schadevergoedingen, alsmede desgevallend de bijdrage in averij-grosse, zijn opeisbaar zodra het feit dat tot de vordering aanleiding heeft gegeven, zich heeft voorgedaan en mits de verschuldigdheid niet wordt betwist.

Si les montants visés à l'alinéa 1er ou 2 ou leur exigibilité sont contestés ou s'il est dérogé aux alinéas précédents du présent paragraphe, le transporteur peut exiger la constitution d'une sûreté et refuser l'appareillage ou la poursuite du voyage ou la livraison des marchandises tant que cette sûreté n'a pas été constituée.

À moins que le transporteur ou, en cas de transport substitué, le transporteur substitué, n'ait confirmé dans le document de transport que les créances sur les marchandises ont été acquittées, toute clause excluant le droit de constituer une sûreté et le droit d'exiger du destinataire demandant la livraison le paiement des montants visés au présent article est nulle.

§ 3. L'acceptation, par le transporteur, du solde du fret calculé sur le poids débarqué n'implique pas la reconnaissance du manquant.

§ 4. Lorsqu'une partie des marchandises ne parvient pas à destination, il n'est dû qu'un fret proportionnel, ce fret proportionnel ne pouvant être inférieur au tiers du fret convenu.

Si des marchandises ont dû être jetées par-dessus bord pour le salut commun du bateau de navigation intérieure et de la cargaison, le fret entier est dû mais contribue à l'avarie commune.

Ces règles ne préjudicient pas aux recours éventuels contre ceux dont la faute a provoqué la perte ou la non-arrivée de la marchandise.

§ 5. Sans préjudice à l'article 3.6.3.19 § 5, la perte ou les dommages subis par les marchandises ou un retard de livraison ne portent nullement préjudice au droit du transporteur aux autres créances sur les marchandises.

Art. 3.6.3.32. Droits de résiliation dans le chef de l' expéditeur

§ 1er. L'expéditeur peut résilier le contrat sans indemnité si le transporteur ne se trouve pas au lieu de chargement désigné à l'heure convenue.

§ 2. L'expéditeur peut résilier le contrat sans indemnité si le bateau de navigation intérieure n'est pas approprié pour recevoir la cargaison ou n'est pas apte à naviguer ou n'a pas l'équipement et l'équipage requis en vertu de la réglementation en vigueur ou les licences nationales et internationales nécessaires au transport des marchandises en question et si le transporteur ne prend

Worden de in het eerste of tweede lid bedoelde bedragen of de verschuldigdheid ervan betwist of is afgeweken van de voorgaande leden van deze paragraaf, kan de vervoerder het stellen van een zekerheid eisen en mag hij de afvaart of de voortzetting van de reis of de aflevering van de goederen weigeren zolang deze niet wordt gesteld.

Behoudens indien door de vervoerder, of in geval van ondervervoer door de ondervervoerder, in het vervoersdocument werd bevestigd dat op de goederen rustende vorderingen voldaan zijn, is elk beding dat het recht op het stellen van zekerheid en het recht om van de geadresseerde, die om aflevering verzoekt, betaling van de in dit artikel genoemde bedragen te vorderen, uitsluit, nietig.

§ 3. Aanvaarding door de vervoerder van het saldo van de vracht, berekend naar het uitgeleverd gewicht, sluit geen erkenning in van manco.

§ 4. Ingeval een deel van de goederen niet ter bestemmingsplaats aankomt, is slechts een evenredige vracht verschuldigd, die niet minder mag bedragen dan een derde van de overeengekomen vracht.

Is een deel van de goederen over boord geworpen tot gemeen behoud van het binnenschip en lading, dan is de volle vracht verschuldigd, maar draagt zij bij in de averij-grosse.

Deze regels doen geen afbreuk aan het recht van verhaal op degenen door wier schuld de goederen verloren gegaan of niet aangekomen zijn.

§ 5. Onverminderd het bepaalde in artikel 3.6.3.19 § 5, doet verlies of beschadiging van de goederen of vertraging in de aflevering geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de overige op de goederen rustende vorderingen.

Art. 3.6.3.32. Beëindigingsrechten in hoofde van de afzender

§ 1. De afzender mag de overeenkomst zonder vergoeding ontbinden, ingeval de vervoerder zich niet op de overeengekomen tijd op de aangewezen laadplaats bevindt.

§ 2. De afzender mag de overeenkomst zonder vergoeding ontbinden, ingeval het binnenschip niet geschikt is om de lading in te nemen of niet geschikt om te varen of niet voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning of zeewaardig of de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen en

pas les mesures nécessaires pour remédier à la situation après mise en demeure. Si l'aptitude du bateau de navigation intérieure est contestée, l'état d'aptitude est déterminé de manière contraignante entre les parties par un expert désigné à cet effet entre les parties ou sur requête unilatérale par ordonnance du tribunal. Les frais y afférents sont à la charge de la partie reconnue en tort.

Si le transporteur est reconnu en tort ou ne conteste pas l'inaptitude à recevoir la cargaison, il doit également indemniser les dommages subis par l'expéditeur en raison de la différence de fret et des frais exposés, sauf s'il peut prouver la force majeure. Si l'expéditeur est reconnu en tort, il doit indemniser le transporteur pour les dommages subis.

§ 3. L'expéditeur a également le droit, tant que le chargement n'a pas commencé, de résilier le contrat moyennant le paiement d'une indemnité égale à la moitié du fret, le cas échéant augmentée de l'indemnité visée à l'article 3.6.3.28, § 4.

§ 4. L'expéditeur a également le droit, dès que le chargement a commencé, de ne pas poursuivre le chargement et de décharger de nouveau les marchandises déjà chargées à ses frais et risques. Le contrat est considéré comme résilié dès que le bateau de navigation intérieure est complètement déchargé et qu'il a été satisfait à toutes les obligations éventuelles de"la Convention CDNI".

Si l'expéditeur fait usage de ce droit, le transporteur a droit au paiement de la totalité du fret, le cas échéant augmentée de l'indemnité visée à l'article 3.6.3.28, § 4.

Art. 3.6.3.33. Droits de résiliation dans le chef du transporteur

§ 1er. Si une date de notification pour le chargement a été convenue et que le transporteur, en raison d'un cas de force majeure, ne peut la respecter, le transporteur a le droit de résilier le contrat, sans être redevable d'aucune indemnité et sans pouvoir prétendre lui-même à une quelconque indemnité, à moins que les parties ne conviennent d'une autre date de notification.

§ 2. Si le bateau de navigation intérieure fait naufrage pendant l'exécution du contrat, celui-ci prend fin de plein droit.

Si, au cours de l'exécution du contrat, le bateau de navigation intérieure, sans avoir fait naufrage, est endommagé à un point tel que, de l'avis du transporteur, il ne

de vervoerder niet het nodige doet om na ingebrekestelling hieraan te verhelpen. Indien betwisting rijst of het binnenschip daartoe geschikt is, wordt de staat van geschiktheid bindend tussen partijen vastgesteld door een daartoe tussen partijen of op eenzijdig verzoekschrift bij beschikking van de rechtbank aangestelde deskundige. De kosten hieraan verbonden zijn voor rekening van de in het ongelijk gestelde partij.

Indien de vervoerder in het ongelijk wordt gesteld of de niet geschiktheid om de lading in te nemen, niet betwist, moet hij tevens de schade vergoeden die de afzender lijdt wegens vrachtverschil en kosten, tenzij hij overmacht kan bewijzen. Indien de afzender in het ongelijk wordt gesteld dient hij de schade te vergoeden die de vervoerder hierdoor lijdt.

§ 3. De afzender is tevens gerechtigd, zolang niet met belading een aanvang is genomen, de overeenkomst te ontbinden, mits betaling van een schadevergoeding gelijk aan de helft van de vracht, desgevallend vermeerderd met de schadevergoeding waarvan sprake in art 3.6.3.28, § 4.

§ 4. De afzender is tevens gerechtigd, zodra met belading een aanvang is genomen, het laden niet verder te zetten en op zijn kosten en risico de reeds geladen goederen opnieuw te lossen. De overeenkomst wordt als ontbonden beschouwd zodra het binnenschip geheel gelost is en aan alle eventuele verplichtingen van het "CDNI-Verdrag" is voldaan.

Indien de afzender van dit recht gebruik maakt, heeft de vervoerder recht op betaling van de gehele vracht, desgevallend vermeerderd met de schadevergoeding waarvan sprake in art. 3.6.3.28 § 4.

Art. 3.6.3.33. Beëindigingsrechten in hoofde van de vervoerder

§ 1. Indien een melddatum voor belading is overeengekomen en de vervoerder, door overmacht, deze niet kan nakomen, is de vervoerder gerechtigd, zonder enige schadevergoeding verschuldigd te zijn en zonder zelf op enige vergoeding aanspraak te kunnen maken, de overeenkomst te ontbinden, tenzij partijen een andere melddatum overeenkomen.

§ 2. Indien het binnenschip tijdens de uitvoering van de overeenkomst vergaat, eindigt deze van rechtswege.

Wanneer het binnenschip, zonder dat het vergaan is, tijdens de uitvoering van de overeenkomst zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het, naar het oordeel van de

vaut pas la peine de procéder aux réparations nécessaires pour l'exécution du contrat ou que ces réparations ne sont pas possibles dans un délai raisonnable, le transporteur a le droit de résilier le contrat.

Si une circonstance visée aux alinéas précédents du présent article se produit pendant la navigation jusqu'au lieu de chargement ou de déchargement, il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que cette circonstance est due à la faute du transporteur.

§ 3. De plus, le transporteur a le droit de résilier le contrat, sans mise en demeure, au lieu de chargement, si le délai de chargement ou en cas de délai de chargement et de déchargement conjoint, la moitié du délai de starie, est dépassé(e) de 48 heures.

Dans ce cas, le transporteur a droit au paiement de la moitié du fret convenu ainsi qu'à l'indemnité visée à l'article 3.6.3.28, § 4.

§ 4. De plus, le transporteur a le droit de résilier le contrat, sans mise en demeure, au lieu de déchargement, et de décharger la cargaison aux risques et frais de celui à qui elle appartient si le délai de starie ou, en cas de délai de chargement et de déchargement conjoint, la moitié du délai de starie depuis l'heure d'arrivée au lieu de déchargement, est dépassé(e) de 48 heures, sans que le déchargement ait commencé.

Dans ce cas, le transporteur a droit au paiement du fret convenu et à l'indemnité visée à l'article 3.6.3.28, § 4, s'il y a lieu, ainsi qu'à l'indemnisation de tous les autres dommages subis et des frais qu'il a engagés.

L'article 3.6.3.34 peut également être appliqué.

§ 5. Dans tous les cas où le fret convenu est déterminé sur la base d'une location journalière ou mensuelle, les dispositions des §§ 3 et 4 ne sont pas applicables.

Dans les autres cas où le transporteur peut procéder à la résiliation en vertu du présent article, le transporteur a droit à une indemnité pour chaque jour écoulé depuis le moment où le bateau de navigation intérieure s'est rendu au lieu de chargement jusqu'à la résiliation du contrat, sans préjudice de l'indemnisation d'autres dommages et frais.

§ 6. Les motifs de résiliation susmentionnés ainsi que le § 5 ne portent nullement préjudice au droit de résiliation visé à l'article 3.6.3.9 et aux indemnités auxquelles le transporteur peut prétendre dans ce cas.

vervoerder, het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dit herstel binnen redelijke termijn niet mogelijk is, is de vervoerder gerechtigd de overeenkomst op te zeggen.

Indien zich een omstandigheid voordoet, zoals bepaald in de vorige leden van dit artikel, en deze zich voordoet tijdens de vaart om zich naar de laad- of losplaats te begeven, wordt tot bewijs van het tegendeel vermoed dat deze omstandigheid te wijten is aan schuld van de vervoerder.

§ 3. Tevens is de vervoerder gerechtigd op de laadplaats de overeenkomst te ontbinden, zonder ingebrekestelling, indien de laadtijd of bij een gezamenlijke laad- en lostijd de helft van de ligtijd, met 48 uren overschreden is.

In dat geval heeft de vervoerder recht op betaling van de helft van de overeengekomen vracht alsmede de schadevergoeding waarvan sprake in art. 3.6.3.28 § 4.

§ 4. Tevens is de vervoerder gerechtigd op de losplaats, zonder ingebrekestelling, de overeenkomst te beëindigen en op risico en kosten van wie het behoort de lading te lossen, indien de ligtijd of bij een gezamenlijke laad- en lostijd de helft van de ligtijd sedert het tijdstip van aankomst op de losplaats, met 48 uren overschreden is, zonder dat met lossing een aanvang is genomen.

In dat geval heeft de vervoerder recht op betaling van de overeengekomen vracht alsmede de in art. 3.6.3.28 § 4 bedoelde schadevergoedingen, indien van toepassing, alsmede vergoeding van alle overige schade die hij daardoor lijdt en kosten die hij heeft uitgestaan.

Tevens kan toepassing worden gemaakt van artikel 3.6.3.34.

§ 5. In alle gevallen waarin de overeengekomen vracht is bepaald op basis van een dag- of maandhuur, zijn de bepalingen van § 3 en 4 niet van toepassing.

In de overige gevallen waarin de vervoerder onder dit artikel tot ontbinding kan overgaan, heeft de vervoerder recht op vergoeding voor elke dag vanaf het tijdstip dat het binnenschip zich naar de laadplaats heeft begeven tot op het ogenblik van de beëindiging van de overeenkomst, onverminderd vergoeding van andere schade en kosten.

§ 6. De hiervoor genoemde ontbindingsgronden alsmede § 5 doen geen afbreuk aan het recht tot ontbinding vermeld in art. 3.6.3.9 en de vergoedingen waarop de vervoerder in dat geval aanspraak kan maken.

Art. 3.6.3.34. Litiges à la livraison

§ 1er. En cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un expert désigné à l'amiable par les parties ou nommé par une ordonnance du Président du Tribunal de l'entreprise.

§ 2. L'ordonnance peut, le cas échéant, ordonner que les marchandises:

1° seront déposés ou mis sous séquestre, ainsi que qu'ils seront emmenés dans un dépôt public ou privé;

2° sera vendu soit sous seing privée, soit publiquement, aux conditions déterminées par le président;

3° en cas de danger imminent pour les personnes, les biens ou l'environnement, soient rendues inoffensif ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée par rapport au danger que présente le bien, être détruit.

§ 3. Le produit de la vente sera utilisé en priorité pour payer ce qui est dû au transporteur.

Art. 3.6.3.35 Droit d'action de l'expéditeur et du destinataire

Tant l'expéditeur que le destinataire sont en droit de réclamer des dommages causés par la perte ou l'endommagement de la marchandise ou pour retard de livraison.

Sous-section 9 Sûretés du transporteur

Art. 3.6.3.36. Sûretés du transporteur

§ 1er. Le fret, les autres créances sur les marchandises ainsi que la contribution en avarie commune sont privilégiés sur les marchandises pendant qu'elles se trouvent en la possession du transporteur et pendant les vingt-quatre 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 hypothécaire.

§ 2. Le transporteur a également le droit d'exercer un droit de rétention sur la cargaison tant que les créances sur les marchandises n'ont pas été acquittées.

Art. 3.6.3.34. Geschillen bij aflevering

§ 1. Wanneer de vervoerde goederen worden geweigerd of aangaande de inontvangstneming daarvan geschil is ontstaan, wordt de staat van de goederen, indien een belanghebbende het vordert, onderzocht door een deskundige in der minne aangesteld door partijen of bij beschikking van de voorzitter van de Ondernemingsrechtbank.

§ 2. De beschikking kan, al naargelang het geval, bevelen dat de goederen:

1° in bewaring zullen worden gegeven of onder sekwester gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht;

2° hetzij onderhands of openbaar onder de door de voorzitter bepaalde voorwaarden zullen worden verkocht;

3° in geval van onmiddellijk gevaar voor personen, zaken of het milieu, onschadelijk zullen worden gemaakt, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de van goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen.

§ 3. De opbrengst van de verkoop zal bij voorrang worden besteed ter voldoening van hetgeen aan de vervoerder verschuldigd is.

Art. 3.6.3.35 Vorderingsgerechtigdheid afzender en geadresseerde

Zowel de afzender als geadresseerde zijn vorderingsgerechtigdheid wegens schade door verlies of beschadiging van de goederen of wegens vertraging in de aflevering.

Onderafdeling 9 Zekerheidsrechten vervoerder

Art. 3.6.3.36. Zekerheidsrechten vervoerder

§ 1. De vracht, de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede de bijdrage in avarij-grosse zijn bevoorrecht op de goederen gedurende de tijd dat deze in het bezit zijn van de vervoerder en gedurende de vierentwintig uren die op de afgifte aan de geadresseerde volgen, mits laatstgenoemde er het bezit van behoudt.

Dit voorrecht heeft dezelfde rang als het voorrecht ingesteld bij artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.

§ 2. Tevens is de vervoerder gerechtigd een retentierecht uit te oefenen op de lading zolang zijn op de goederen rustende vorderingen niet zijn voldaan.

§ 3. Toute clause qui exclut l'application de cet article est nulle.

Chapitre 4. Contrats d'emport ou de remorquage

Section 1re. Dispositions générales

Art. 3.6.4.1. Application matérielle et internationale

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux contrats d'emport, ainsi qu'aux contrats de remorquage de bateau de navigation intérieure.

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également si le poussage est effectué par un bateau de navigation intérieure autre qu'un pousseur.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas à l'emport ou au remorquage d'un navire, qui est réalisé dans le cadre d'une opération d'assistance ou de sauvetage.

Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3. et d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes, les parties peuvent décider autrement contractuellement que prévu dans le présent chapitre.

Art. 3.6.4.2. Définitions

Dans le présent chapitre, l'on entend par:

1° "prestataire": celui qui s'oblige à l'emport ou au remorquage, qu'il soit ou non propriétaire du bateau de navigation intérieure utilisé pour l'exécution de ces opérations;

2° "donneur d'ordre": le cocontractant de celui qui s'engage à l'emport ou au remorquage, qu'il soit ou non le propriétaire du bateau de navigation intérieure à emporter ou remorquer;

3° "dommages aux tiers": dommages à des objets autres que les bateaux de navigation intérieure concernés par le contrat et leur cargaison.

Art. 3.6.4.3. Mentions

Le contrat mentionne:

1° les nom et domicile ou le siège du donneur d'ordre et du prestataire;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure: nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction,

§ 3. Elk beding dat de toepassing van dit artikel uitsluit is nietig.

Hoofdstuk 4. Overeenkomsten tot meenemen of slepen

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 3.6.4.1. Materiële en internationale toepassing

De bepalingen van deze afdeling zijn van toepassing op overeenkomsten tot meenemen alsook tot slepen van binnenschepen.

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn ook van toepassing indien het duwen geschiedt met een ander binnenschip dan een duwboot.

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op meenemen of slepen van een schip, wanneer dit geschiedt in het kader van hulp of berging.

Onder voorbehoud van de artikelen 3.6.1.2. en 3.6.1.3. en van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen, kunnen partijen contractueel anders bepalen dan voorzien in dit hoofdstuk.

Art. 3.6.4.2. Begrippen

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° "opdrachtnemer": degene, die zich tot het meenemen of slepen verplicht, ongeacht of hij de eigenaar is of niet van het binnenschip dat voor de uitvoering van die werkzaamheden wordt ingezet;

2° "opdrachtgever": de medecontractant van degene die zich verbindt tot het meenemen of slepen, ongeacht of hij de eigenaar is van het mee te nemen of te slepen binnenschip;

3° "schade aan derden": schade aan andere voorwerpen dan de bij de overeenkomst betrokken binnenschepen en hun lading.

Art. 3.6.4.3. Vermeldingen

De overeenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de opdrachtgever en de opdrachtnemer;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat

année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée;

5° la durée du contrat;

6° la rémunération;

7° le lieu et la date de signature.

Art. 3.6.4.4. Preuve de l'existence et du contenu du contrat

L'absence ou le caractère incomplet d'un écrit n'affecte pas la validité d'un contrat relevant du présent chapitre.

L'existence et le contenu d'un contrat relevant du présent chapitre sont, à défaut d'écrit, prouvés par tous les moyens de droit admis en matière commerciale.

Si un écrit a été établi, ses dispositions s'appliquent jusqu'à preuve du contraire.

Art. 3.6.4.5. Obligations des parties

§ 1er. Le prestataire doit:

1° utiliser un bateau de navigation intérieure approprié pour réaliser les opérations convenues et répondant à toutes les exigences légales;

2° exécuter la tâche conformément aux règles de l'art;

3° exécuter la tâche dans le délai convenu ou, en l'absence d'un tel délai, dans un délai raisonnable compte tenu de toutes les circonstances pertinentes;

§ 2 Le donneur d'ordre doit:

1° communiquer au prestataire tous les renseignements nécessaires à l'exécution de l'opération, y compris ceux relatifs à la cargaison, si le bateau de navigation intérieure à emporter ou remorquer est chargé, avant l'exécution des opérations;

2° mettre à disposition un bateau de navigation intérieure à emporter ou remorquer apte à naviguer, conforme

of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de overeenkomst;

6° de vergoeding;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

Art. 3.6.4.4. Bewijs van het bestaan en de inhoud van de overeenkomst

De afwezigheid of onvolledigheid van een geschrift tast de geldigheid van een overeenkomst vallend onder dit hoofdstuk niet aan.

Het bestaan en de inhoud van een onder dit hoofdstuk vallende overeenkomst wordt, bij gebreke aan een geschrift, geleverd door alle middelen van recht toegelaten in handelszaken.

Indien een geschrift is opgemaakt, gelden de bepalingen ervan tot bewijs van het tegendeel.

Art. 3.6.4.5. Verplichtingen van partijen

§ 1. De opdrachtnemer moet:

1° een binnenschip inzetten dat geschikt is om de overeengekomen werkzaamheden te verrichten en voldoet aan alle wettelijke bepalingen;

2° de opdracht uitvoeren volgens de regels van de kunst;

3° de opdracht uitvoeren binnen de overeengekomen termijn, of, bij gebreke van dergelijke termijn, binnen een redelijke tijd rekening houdend met alle relevante omstandigheden;

§ 2 De opdrachtgever moet:

1° alle voor de opdracht noodzakelijke informatie, met inbegrip van deze met betrekking tot de lading, indien het mee te nemen of te slepen binnenschip geladen is, voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden aan de opdrachtnemer bezorgen;

2° een het mee te nemen of te slepen binnenschip ter beschikking stellen dat geschikt is om te varen, voldoet

à toutes les dispositions légales et, s'il est affrété pour l'entreposage ou le transport, approprié pour charger la cargaison concernée, tant du point de vue de sa nature que de sa quantité;

3° fournir toute coopération raisonnablement nécessaire pour l'exécution de la tâche;

4°payer le fret convenu et tous les frais et dommages occasionnés par l'exécution des instructions.

Art. 3.6.4.6. Résiliation du contrat

§ 1er. Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat avant toute exécution d'une opération convenue, moyennant le paiement de la moitié du prix convenu, sans préjudice du droit du prestataire de démontrer un dommage plus important.

§ 2. Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat sans être tenu de verser une quelconque indemnité au prestataire, s'il prouve que le bateau de navigation intérieure utilisé par le prestataire n'est pas approprié à cet effet ou ne respecte pas toutes les dispositions légales ou, sauf cas de force majeure, ne se trouve pas, après l'heure convenue, à l'endroit convenu.

§ 3. Le prestataire a le droit de résilier le contrat sans être tenu de verser une quelconque indemnité au donneur d'ordre, dans les cas où le transporteur a également le droit de le faire en vertu de la disposition directement applicable de l'article 9.1 de "la Convention CMNI" ou de l'article 3.6.3.9 du Chapitre 3 du présent titre. Dans les deux cas, le prestataire a le droit de prendre les mesures reprises dans ces dispositions, avec droit à indemnisation des dommages subis et des frais engagés à cet égard.

§ 4. Si l'emport ou le remorquage a lieu dans le cadre d'un contrat à durée déterminée, les dispositions des deux premiers paragraphes ainsi que le droit de résiliation du troisième paragraphe ne sont pas d'application.

Art. 3.6.4.7. Prescription

§ 1er. Toutes les actions nées d'un contrat régi par le présent chapitre se prescrivent après un an, à compter du jour où celui qui exerce l'action a ou peut avoir connaissance du fait qui entraîne l'action, sans que le délai puisse excéder un an à compter de la résiliation du contrat, la date la plus proche étant retenue.

aan alle wettelijke bepalingen en, indien het bevracht is voor opslag of vervoer, geschikt is om de betreffende lading, zowel de aard ervan als de hoeveelheid, te laden;

3° bij de uitvoering van de opdracht de redelijkerwijze noodzakelijke medewerking verlenen;

4° de overeengekomen vracht en alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schade te betalen.

Art. 3.6.4.6. Beëindiging van de overeenkomst

§ 1. De opdrachtgever is gerechtigd de overeenkomst te ontbinden alvorens enige overeengekomen werkzaamheid heeft plaatsgevonden, mits betaling van de helft van de overeengekomen prijs, onverminderd het recht van de opdrachtnemer om meerdere schade aan te tonen.

§ 2. De opdrachtgever is gerechtigd de overeenkomst te ontbinden zonder tot enige vergoeding jegens de opdrachtnemer gehouden te zijn, indien hij bewijst dat het binnenschip dat de opdrachtnemer inzet, hiervoor niet geschikt is of niet voldoet aan alle wettelijke bepalingen of, behoudens in geval van overmacht, na het afgesproken tijdstip zich niet bevindt op de afgesproken plaats.

§ 3. De opdrachtnemer is gerechtigd de overeenkomst te ontbinden zonder tot enige vergoeding jegens de opdrachtgever gehouden te zijn, in de gevallen waarin ook de vervoerder daartoe gerechtigd is op grond van de rechtstreeks werkende bepaling van artikel 9.1 "CMNI-Verdrag" of artikel 3.6.3.9 van hoofdstuk 3 van deze titel. In beide gevallen is de opdrachtnemer gerechtigd tot het nemen van de in die bepalingen opgenomen maatregelen, met recht op vergoeding van de daarbij geleden schade en uitgestane kosten.

§ 4. Indien het meenemen of slepen plaatsvindt binnen het kader van een overeenkomst van bepaalde duur zijn de bepalingen van de eerste twee paragrafen alsook het ontbindingsrecht in de derde paragraaf niet van toepassing.

Art. 3.6.4.7. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop dit hoofdstuk van toepassing is, verjaren na één jaar, te rekenen vanaf de dag waarop diegene die de vordering stelt, kennis heeft of kan hebben van het feit dat tot die vordering aanleiding geeft, zonder dat de termijn één jaar na het beëindigen van de overeenkomst mag overschrijden, naar gelang welk tijdstip het vroegst valt.

Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'autre partie. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles de suspension et d'interruption du droit belge.

§ 4. Une action récursoire d'une partie contractante contre l'autre partie contractante peut encore être engagée dans les 90 jours à compter du jour où une action en justice est intentée à l'encontre de la partie qui engage l'action récursoire ou à compter du jour où la partie introduisant le recours règle un sinistre pour lequel la responsabilité de l'autre partie contractante peut être engagée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 6. Toute clause visant à raccourcir les délais visés au présent article est nulle.

Art. 3.6.4.8. Autre réglementation

Le présent chapitre n'affecte pas les droits et obligations du prestataire résultant des conventions internationales ou de dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure ou navires de mer.

La limitation de la responsabilité, pour autant qu'elle soit d'application, s'applique également à l'équipage ou à celui qui est responsable de la navigation à distance aux conditions qu'elles prévoient.

Section 2. Dispositions particulières relatives aux contrats d'emport

Art. 3.6.4.9. Droit et obligations des parties

§ 1er. Par emport, on entend également, outre le poussage ou l'emport d'une autre manière, l'accouplement et le désaccouplement ou l'inclusion dans un train de bateaux ou le retrait de celui-ci, le déhalage et le dépôt du bateau de navigation intérieure à sa destination, mais pas, sauf stipulation contraire, les services à bord du bateau de navigation intérieure emporté, tels que la surveillance ou l'assistance pour le chargement, l'arrimage, le calage et le déchargement des marchandises.

De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijk verklaring aan de andere partij. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van schorsing en stuiting naar Belgisch recht.

§ 4. Een vordering tot verhaal van de ene tegen de andere bij de overeenkomst betrokken partij, kan nog worden ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop tegen de partij die de verhaalvordering stelt, een rechtsvordering is ingesteld of door de verhaal doende partij een schadegeval is geregeld, waarvoor de aansprakelijkheid van de andere bij de overeenkomst betrokken partij in het geding kan zijn.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

§ 6. Elk beding dat strekt tot verkorting van de in dit artikel bedoelde termijnen, is nietig.

Art. 3.6.4.8. Andere regelgeving

Dit hoofdstuk laat de rechten en verplichtingen van de opdrachtnemer die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.

De beperking van de aansprakelijkheid geldt, voor zover deze van toepassing is, onder de aldaar bepaalde voorwaarden ook voor de bemanning of voor diegene die instaat voor de navigatie op afstand.

Afdeling 2. Bijzondere bepalingen met betrekking tot overeenkomsten tot meenemen

Art. 3.6.4.9. Rechten en verplichtingen van partijen

§ 1. Onder meenemen wordt naast het duwen of anderszins meenemen mede verstaan het koppelen en ontkoppelen dan wel in een scheepstrein opnemen of eruit verwijderen, verhalen en ter bestemming neerleggen van het binnenschip, echter niet, behoudens andersluidend beding, diensten aan boord van het meegenomen binnenschip, zoals het verlenen van toezicht of assistentie bij het laden, stuwen, vastzetten en lossen van de goederen.

Si la surveillance ou l'assistance pour le chargement et le déchargement des marchandises est également convenue dans le cadre du contrat, les dispositions du Chapitre 3 s'appliquent à ces opérations.

§ 2. Si le prestataire est d'avis que le lieu désigné pour l'accouplement, le désaccouplement, l'inclusion, le déhalage et le dépôt à destination du bateau de navigation intérieure à emporter n'est pas approprié ou présente un risque de dommages au convoi ou à une partie de celui-ci, il a le droit de refuser d'exécuter les opérations en question, à moins que le donneur d'ordre ne s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dommages causés au convoi ou à une partie de celui-ci.

§ 3. Sauf stipulation contraire, le prestataire se charge d'équiper ou d'assurer la navigation à distance du convoi pendant l'exécution des opérations convenues, conformément aux règles applicables sur place.

Toutefois, ce qui précède ne peut être considéré comme une mise à disposition de personnel ni comme un transfert du pouvoir économique dans le chef du donneur d'ordre. Cette disposition s'applique également dans le chef du prestataire si le bateau de navigation intérieure à mener est doté d'un équipage affecté aux opérations concernées.

§ 4. Le fret convenu est dû même s'il y a du retard dans l'exécution ou si le bateau de navigation intérieure à emporter et/ou sa cargaison à transporter est endommagé(e) ou perdu(e) pendant l'exécution des opérations.

Pour rentrer ou sortir, pour cause de débâcle, un bateau de navigation intérieure poussé ou emporté d'une autre manière, dans la mesure où cela n'est pas compris dans l'assistance, une indemnité distincte à convenir est due. Si elle n'a pas été convenue, elle doit être estimée de manière raisonnable et équitable en tenant compte de la durée et de l'ampleur des opérations réalisées ainsi que des risques y afférents.

§ 5. Le prestataire est tenu d'informer immédiatement le donneur d'ordre dès qu'il a connaissance d'un dommage quelconque survenu pendant les opérations ou de tout autre fait susceptible d'affecter l'exécution du contrat.

De même, le donneur d'ordre est tenu d'informer immédiatement le prestataire dès qu'il a connaissance de tout fait susceptible d'affecter l'exécution du contrat.

Indien tevens toezicht of assistentie bij het laden en lossen van de goederen als onderdeel van de overeenkomst is overeengekomen, zijn op die werkzaamheden de bepalingen van hoofdstuk 3 van toepassing.

§ 2. Indien de opdrachtnemer meent dat de aangewezen plaats om het mee te nemen binnenschip niet geschikt is of gevaar oplevert voor schade aan het samenstel of een onderdeel daarvan, is hij gerechtigd te weigeren de betreffende werkzaamheden uit te voeren, tenzij de opdrachtgever zich schriftelijk verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die aan het samenstel of een onderdeel ervan wordt berokkend.

§ 3. Behoudens andersluidend beding staat de opdrachtnemer in voor het bemannen dan wel de navigatie op afstand van het samenstel tijdens de uitvoering van de overeengekomen werkzaamheden conform de ter plaatse geldende voorschriften.

Eén en ander kan echter niet worden beschouwd als een terbeschikkingstelling van personeel noch overdracht van het economische zeggenschap in hoofde van de opdrachtgever. Dit geldt tevens ook in hoofde van de opdrachtnemer indien het mee te nemen binnenschip van een bemanning is voorzien, die voor de werkzaamheden wordt ingezet.

§ 4. De overeengekomen vracht is verschuldigd, ook indien vertraging in de uitvoering plaatsvindt of het mee te nemen binnenschip en/of diens lading tijdens de uitvoering wordt beschadigd of verloren gaat.

Voor het wegens ijsgang binnen- en buiten brengen van een geduwd of anderszins meegenomen binnenschip, voor zover niet begrepen onder hulpverlening, is een afzonderlijk nader overeen te komen vergoeding verschuldigd. Indien zulks niet is overeengekomen, dient deze begroot te worden naar redelijkheid en billijkheid rekening houdend met de duurtijd en de omvang van de uitgevoerde werkzaamheden alsmede de daaraan verbonden risico's.

§ 5. De opdrachtnemer is gehouden de opdrachtgever onmiddellijk in te lichten, zodra hij kennis heeft van enige schade die zich tijdens de werkzaamheden voordoet of enig ander feit dat invloed kan hebben op de uitvoering van de overeenkomst.

Evenzo is de opdrachtgever gehouden de ondernemer onmiddellijk in te lichten, zodra hij kennis heeft van enig feit dat invloed kan hebben op de uitvoering van de overeenkomst.

Dans tous les cas où une communication d'une partie à l'autre doit être faite, elle peut se faire valablement au ou par le batelier du convoi ou à celui qui est chargé de la navigation à distance.

Art. 3.6.4.10. Responsabilité pour les dommages causés à la cargaison

Si, pendant l'emport et les éventuelles autres opérations que le prestataire s'est engagé à exécuter, des dommages surviennent à la cargaison du bateau de navigation intérieure à emporter ou des retards se produisent, la responsabilité du prestataire, de ses préposés et mandataires est régie par les dispositions de la section 1, du chapitre 3 du présent titre.

Toute stipulation contraire est nulle.

Art. 3.6.4.11. Responsabilité pour les dommages causés aux bateaux de navigation intérieure à emporter

§ 1er. Le prestataire est responsable envers le donneur d'ordre des dommages causés par sa faute au bateau de navigation intérieure à emporter, à moins qu'il ne prouve que les dommages résultent de circonstances qu'un prestataire diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

Si des défectuosités du bateau de navigation intérieure à emporter causent des dommages à d'autres bateaux de navigation intérieure du convoi et/ou à leur cargaison durant l'emport, le donneur d'ordre en est responsable vis-à-vis du prestataire, que ce dernier subisse lui-même directement des dommages ou qu'il soit obligé de verser une indemnité à un tiers. Les droits directs du tiers lésé n'en sont pas affectés.

Si des dommages sont causés à un bateau de navigation intérieure du convoi et/ou à sa cargaison aussi bien par le fait du prestataire que par celui du donneur d'ordre, tous deux sont responsables l'un envers l'autre en proportion de leur part de responsabilité, sans préjudice de l'article 3.6.4.10.

§ 2. En ce qui concerne les dommages au bateau de navigation intérieure emporté et/ou à sa cargaison qui sont survenus après la fin du contrat, le prestataire est seulement responsable si le bateau de navigation intérieure n'a pas été découplé à l'endroit prévu par la faute du prestataire ou de son équipage et si les dommages en ont résulté, sans préjudice de l'article 3.6.4.10.

Sauf stipulation contraire, le prestataire n'est pas responsable des dommages causés au bateau de navigation intérieure à emporter:

In alle gevallen waarin een mededeling van de ene partij aan de andere dient gegeven, kan deze rechtsgeldig geschieden aan of door de schipper van het samenstel of aan degene die met de navigatie op afstand werd gelast.

Art. 3.6.4.10. Aansprakelijkheid voor ladingschade

Indien tijdens het meenemen en de eventuele andere werkzaamheden waartoe de opdrachtnemer zich verbonden heeft, schade ontstaat aan de lading van het mee te nemen binnenschip of zich vertraging voordoet, wordt de aansprakelijkheid van de opdrachtnemer, zijn aangestelden en lasthebbers, geregeld door de bepalingen van Afdeling 1 van hoofdstuk 3 van deze titel.

Elk beding dat hiervan afwijkt, is nietig.

Art. 3.6.4.11. Aansprakelijkheid voor schade aan de mee te nemen binnenschepen

§ 1. De opdrachtnemer is tegenover de opdrachtgever aansprakelijk voor schade, die door zijn schuld aan het mee te nemen binnenschip is veroorzaakt, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig opdrachtnemer niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

Ingeval gebreken van het mee te nemen binnenschip waarvoor gedurende het meenemen schade aan andere binnenschepen van het samenstel en/of hun lading wordt veroorzaakt, is de opdrachtgever tegenover de opdrachtnemer daarvoor aansprakelijk, ongeacht of deze rechtstreeks zelf schade lijdt of tegenover een derde tot schadevergoeding verplicht is. Rechtstreekse aanspraken van de schadelijdende derde blijven onaangetast.

Indien schade aan een binnenschip van het samenstel en/of diens lading, zowel door toedoen van opdrachtnemer als de opdrachtgever is veroorzaakt, dan zijn beiden jegens elkaar in de onderlinge verhouding overeenkomstig hun schuldaandeel aansprakelijk, onverminderd art. 3.6.4.10.

§ 2. Voor schade aan het meegenomen binnenschip en/of diens lading, die is ontstaan na beëindiging van de opdracht is de opdrachtnemer slechts aansprakelijk indien door schuld van de opdrachtnemer of diens bemanning het binnenschip niet zoals voorgeschreven op de voorziene plaats is ontkoppeld en de schade hierdoor is veroorzaakt, onverminderd art. 3.6.4.10.

Behoudens andersluidend beding is de opdrachtnemer niet aansprakelijk voor schade aan het mee te nemen binnenschip:

a) par un acte ou une omission commise par le conducteur du bateau de navigation intérieure, le pilote ou d'autres personnes agissant pour le compte du prestataire lors de la conduite nautique à l'occasion de l'emport du bateau de navigation intérieure, à condition que le prestataire ait rempli son obligation relative à l'équipage ou à la navigation à distance, selon le cas;

b) par le feu ou une explosion à bord d'une partie du convoi rigide sans qu'il soit prouvé que le feu ou l'explosion résulte de la faute du prestataire ou de ses préposés ou mandataires ou d'une défectuosité d'une partie du convoi rigide;

c) par des défectuosités à une partie du convoi rigide existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités ne pouvaient être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

Par le fait ou la faute du donneur d'ordre ou du prestataire dans le présent article, on entend également les actes et omissions de leurs préposés et mandataires auxquels ils recourent lors de l'exécution du contrat, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Les préposés et mandataires peuvent se prévaloir des mêmes défenses, exonérations et limitations que le donneur d'ordre ou le prestataire.

§ 4. Le prestataire ou le donneur d'ordre ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limitations prévues dans le présent article s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

Il en va de même dans le chef du préposé ou mandataire, s'il est prouvé qu'il a causé le dommage de la manière décrite à l'alinéa 1er.

Art. 3.6.4.12. Responsabilité à l'égard des tiers

§ 1er. Les éléments du convoi sont, lorsqu'ils forment un convoi, solidairement responsables des dommages causés aux tiers lors de l'exécution du contrat.

Dans les rapports entre les éléments du convoi, celui qui a causé le dommage par sa faute est responsable

a) door een handeling of nalaten van de schipper, loods of andere personen handelend voor rekening van de opdrachtnemer in de navigatie naar aanleiding van het meenemen van het binnenschip veroorzaakt, mits de opdrachtnemer zijn verplichting aangaande de bemanning of navigatie op afstand, al naar gelang het geval, is nagekomen;

b) door vuur of explosie aan boord van een onderdeel van het hecht samenstel, zonder dat bewezen is dat het vuur of de explosie door schuld van de opdrachtnemer of diens ondergeschikten of lasthebbers of door een gebrek van een onderdeel van het hecht samenstel veroorzaakt wordt;

c) in verband met gebreken aan een onderdeel van het hecht samenstel aanwezig voor het begin van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid voor begin van de reis niet te ontdekken waren.

Onder schuld of toedoen van de opdrachtgever of opdrachtnemer in dit artikel wordt mede verstaan handelen of nalaten van hun ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten zij gebruik maken tijdens de uitvoering van de overeenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

De ondergeschikten en lasthebbers kunnen zich op dezelfde weren, ontheffingen en beperkingen beroepen waarop de opdrachtgever of opdrachtnemer zich kan beroepen.

§ 4. Geen beroep op de in dit artikel opgenomen ontheffingen en beperkingen is mogelijk in hoofde van de opdrachtnemer of opdrachtgever, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Hetzelfde geldt in hoofde van de ondergeschikte of lasthebber, indien wordt bewezen dat hij de schade heeft veroorzaakt op de in het eerste lid omschreven wijze.

Art. 3.6.4.12. Aansprakelijkheid tegenover derden

§ 1. De onderdelen van het samenstel zijn, wanneer zij een samenstel vormen, in solidum aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de overeenkomst aan derden berokkende schade.

In de verhouding tussen de onderdelen van het samenstel is diegene aansprakelijk, die de schade door

et garantit les autres contre toute responsabilité envers les tiers.

§ 2. Toute action intentée contre un élément du convoi interrompt le délai de prescription éventuel à l'égard de chaque élément du convoi.

§ 3. Ce qui précède n'empêche nullement chaque élément du convoi de limiter sa responsabilité à l'égard des tiers conformément aux règles applicables en matière de limitation de la responsabilité du propriétaire du bateau de navigation intérieure en vertu de la présente loi ou des dispositions internationales directement applicables.

Section 3. Dispositions particulières relatives aux contrats de remorquage

Art. 3.6.4.13. Responsabilité pour les dommages causés à la cargaison et aux bateaux de navigation intérieures remorqués

Les dispositions des articles 3.6.4.9 et 3.6.4.10 sont également applicables quant à la responsabilité pour les dommages causés à la cargaison et aux bateaux de navigation intérieures remorqués.

Art. 3.6.4.14. Responsabilité à l'égard des tiers

§ 1er. Le remorqueur n'est pas responsable des dommages causés par le bateau de navigation intérieure remorqué à des tiers pendant l'exécution du contrat de remorquage, sauf s'il était chargé de la conduite nautique du convoi remorqué. Dans ce cas, le remorqueur et le bateau de navigation intérieure remorqué sont solidairement responsables.

§ 2. Ce qui précède n'empêche nullement chaque élément du convoi remorqué tenue à indemnisation de limiter sa responsabilité à l'égard des tiers conformément aux règles applicables en matière de limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la présente loi ou des dispositions internationales directement applicables.".

schuld heeft veroorzaakt en dient deze de andere te vrijwaren voor aansprakelijkheid jegens derden.

§ 2. Elke vordering ingesteld tegen een onderdeel van het samenstel, stuit de eventuele verjaringstermijn ten aanzien van elk onderdeel van het samenstel.

§ 3. Eén en ander laat onverlet voor elk onderdeel van het samenstel om zijn aansprakelijkheid tegenover derden te beperken overeenkomstig de krachtens deze wet of rechtstreeks werkende internationale bepalingen geldende voorschriften inzake beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

Afdeling 3. Bijzondere bepalingen met betrekking tot sleepovereenkomsten

Art. 3.6.4.13. Aansprakelijkheid voor ladingschade en schade aan gesleepte binnenschepen

De bepalingen van art 3.6.4.9 en 3.6.4.10 zijn eveneens van toepassing op aansprakelijkheid voor ladingschade en schade aan gesleepte binnenschepen.

Art. 3.6.4.14. Aansprakelijkheid tegenover derden

§ 1. De sleepboot is niet aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de sleepovereenkomst door het gesleepte binnenschip aan derden berokkende schade, tenzij wanneer hij de nautische leiding van de sleep had. In dat geval zijn de sleepboot en het gesleepte binnenschip in solidum aansprakelijk.

§ 2. Eén en ander laat onverlet voor elk onderdeel van de sleep dat tot schadevergoeding gehouden is om zijn aansprakelijkheid tegenover derden te beperken overeenkomstig de krachtens deze wet of rechtstreeks werkende internationale bepalingen geldende voorschriften inzake beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.".

CHAPITRE 4

Modifications au livre 4 du Code belge de la Navigation

Art. 23

Dans l'article 4.1.2.58 du même Code, les mots "aux articles 3.6.1.1 à 3.6.1.6" dans l'intitulé et "les articles 3.6.1.1

HOOFDSTUK 4

Wijzigingen aan boek 4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 23

In artikel 4.1.2.58 van hetzelfde Wetboek worden de woorden "de artikelen 3.6.1.1 tot 3.6.1.6" in de titel

à 3.6.1.6” au paragraphe 1er sont respectivement remplacés par les mots “à l’article 3.6.1.10” et les mots “l’article 3.6.1.10”.

CHAPITRE 5

Dispositions abrogatoires

Art. 24

§ 1er. Les articles 276 et 277 du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses sont abrogés.

§ 2 La loi du 5 mai 1936 sur l’affrètement fluvial, telle que modifiée ultérieurement, est abrogée à la date d’entrée en vigueur de la présente loi.

Toutefois, les dispositions de cette loi restent applicables aux contrats conclus avant la date d’entrée en vigueur de la présente loi.

§ 3. L’article 9, dernière phrase, de la loi du 26 juin 1967 relative au statut des auxiliaires de transport de marchandises est abrogé à la date d’entrée en vigueur de la présente loi.

§ 4. L’arrêté royal du 19 juin 2011 relatif au délai de starie et aux taux des surestaries en matière d’affrètement fluvial est abrogé dès que les indicateurs visés à l’article 3.6.3.28 auront été établis et seront entrés en vigueur.

CHAPITRE 6

Entrée en vigueur et dispositions transitoires

Art. 25

La présente loi entre en vigueur le premier jour du troisième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

Pour chaque disposition de la présente loi, le Roi peut fixer une date d’entrée en vigueur antérieure à la date mentionnée à l’alinéa 1er.

Art. 26

Toutefois, le titre 6 du livre 3 ne s’applique pas aux contrats conclus avant l’entrée en vigueur de la présente loi.

en in de eerste paragraaf vervangen door de woorden “artikel 3.6.1.10”.

HOOFDSTUK 5

Opheffingsbepalingen

Art. 24

§ 1. De artikelen 276 en 277 van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen worden opgeheven.

§ 2 De wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, zoals laatst gewijzigd, wordt opgeheven op datum van inwerkingtreding van deze wet.

De bepalingen van deze wet blijven echter van toepassing op de overeenkomsten die voor de datum van inwerkingtreding van deze wet werden gesloten.

§ 3. Artikel 9, laatste zin van de wet van 26 juni 1967 betreffende het statuut van de tussenpersonen op het gebied van het goederenvervoer wordt opgeheven op datum van inwerkingtreding van deze wet.

§ 4. Het koninklijk besluit van 19 juni 2011 betreffende de ligtijd en het bedrag van de overliggelden op het gebied van de binnenbevrachting wordt opgeheven zodra de indicatoren, waarvan sprake in artikel 3.6.3.28, zijn vastgesteld en in werking getreden.

HOOFDSTUK 6

Inwerkingtreding en overgangsbepalingen

Art. 25

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de derde maand na die waarin ze is bekendgemaakt in het *Belgisch Staatsblad*.

De Koning kan voor iedere bepaling van deze wet een datum van inwerkingtreding bepalen voorafgaand aan de datum vermeld in het eerste lid.

Art. 26

Titel 6 van boek 3 is echter niet van toepassing op de overeenkomsten die voor de inwerkingtreding van deze wet werden gesloten.

Cependant, cette disposition n'affecte pas l'application des dispositions de la loi du 4 avril 2019 modifiant le code de droit économique en ce qui concerne les abus de dépendance économique, les clauses abusives et les pratiques du marché déloyales entre entreprises aux contrats conclus entre la date d'entrée en vigueur des dispositions de cette loi et la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Les articles 3.6.1.1 à 3.6.1.5 du Code belge de la Navigation, tels qu'introduits par la loi du 8 mai 2019 introduisant le Code belge de la Navigation, restent applicables aux contrats conclus entre la date d'entrée en vigueur du Code belge de la Navigation et la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Art. 27

§ 1er. Les dispositions modificatives reprises aux articles 3, 1°, 11 et 12 de la présente loi ne s'appliquent pas aux affaires pendantes au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi.

§ 2. Les dispositions modificatives reprises aux articles 13 à 17 de la présente loi ne s'appliquent pas aux faits qui se sont produits ou aux obligations qui ont été contractées avant la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

Donné à Bruxelles, le 11 décembre 2023

PHILIPPE

Par le Roi:

Le ministre de la Mobilité,

Georges Gilkinet

Le ministre de la Mer du Nord,

Paul Van Tigchelt

Deze bepaling doet echter geen afbreuk aan de toepassing van de bepalingen van de wet van 4 april 2019 houdende wijziging van het Wetboek van Economisch Recht met betrekking tot misbruiken van economische afhankelijkheid, onrechtmatige bedingen en oneerlijke marktpraktijken tussen ondernemingen, op de overeenkomsten gesloten tussen de datum van inwerkintreding van de bepalingen van die wet en de datum van inwerkingtreding van deze wet.

De artikelen 3.6.1.1 tot en met 3.6.1.5 van het Belgisch Scheepvaartwetboek, zoals ingevoerd bij wet van 8 mei 2019 tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek blijven van toepassing op de overeenkomsten gesloten tussen de datum van inwerkingtreding van het Belgisch Scheepvaartwetboek en de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Art. 27

§ 1. De wijzigingsbepalingen opgenomen in de artikelen 3, 1°, 11 en 12 van deze wet zijn niet van toepassing op de hangende zaken op het tijdstip van inwerkingtreding van deze wet.

§ 2. De wijzigingsbepalingen opgenomen in de artikelen 13 tot en met 17 van deze wet zijn niet van toepassing op feiten die zich hebben voorgedaan of verbintenissen die werden aangegaan voor de datum van inwerkingtreding van deze wet.

Gegeven te Brussel, 11 december 2023

FILIP

Van Koningswege:

De minister van Mobiliteit,

Georges Gilkinet

De minister van Noordzee,

Paul Van Tigchelt

COORDINATION DES ARTICLES
COÖRDINATIE VAN DE ARTIKELEN

Consolidation officieuse des articles modifiés

Livre 2 du code belge de la navigation

Art. 2.3.1.16 Reprise forcée des quirats

Le commandant congédié, le membre d'équipage congédié et l'armateur-gérant quirataire dont le mandat a pris fin, lorsqu'ils sont eux-mêmes copropriétaires quirataires, ont le droit de céder leurs quirats aux autres copropriétaires quirataires, moyennant paiement de leur valeur. Ils doivent introduire une demande écrit en ce sens dans le mois de l'expiration de leur désignation ou de leur mandat.

Sauf convention contraire, les autres copropriétaires quirataires reprennent les quirats en question au prorata des quirats qui leur appartenaient précédemment; le cédant ne peut toutefois pas s'opposer à une reprise par un seul copropriétaire quirataire. A défaut d'accord dans le mois, c'est le juge qui fixe la valeur et les autres conditions de la cession. Le tribunal de l'entreprise du lieu où le navire a son port d'attache est compétent pour prendre connaissance de cette demande.

A défaut de désignation d'un port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer. ~~et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure.~~

2.3.1.17. Cessation de la copropriété quirataire

§ 1er. La copropriété quirataire se termine par :

1° la vente volontaire du navire, décidée en application de la règle de la majorité visée à l'article 2.3.1.5;

2° la vente à la suite d'une décision judiciaire rendue conformément au paragraphe 2;

3° la vente forcée;

4° la réunion de tous les quirats en une seule main;

Officieuze consolidatie van de gewijzigde artikelen

Boek 2 van het Belgisch scheepvaartwetboek

Art. 2.3.1.16 Gedwongen overname van scheepaandelen

De ontslagen gezagvoerder, het ontslagen bemanningslid en de quiratair scheepsbeheerder waarvan de lastgeving werd beëindigd hebben, wanneer zij zelf scheepsmede-eigenaar zijn, het recht om hun scheepsaandelen aan de andere scheepsmede-eigenaars over te dragen tegen betaling van hun waarde. Zij moeten daar schriftelijk om verzoeken binnen de maand nadat hun aanstelling of lastgeving werd beëindigd.

Behoudens afwijkende overeenkomst, nemen de andere scheepsmede-eigenaars de betrokken scheepsaandelen over in evenredigheid met de scheepsaandelen die hen voordien reeds toebehoorden; de overdrager kan zich echter niet verzetten tegen een overname door één enkele scheepsmede-eigenaar. Bij gebrek aan overeenstemming binnen de maand worden de waarde en de nadere voorwaarden van de overdracht bepaald door de rechter. De ondernemingsrechtbank van de plaats waar het schip zijn thuishaven heeft is bevoegd om van deze vordering kennis te nemen.

Indien er geen thuishaven is aangeduid, is de rechtbank te Antwerpen bevoegd voor zeeschepen. ~~en de rechtbank te Brussel voor binnenschepen.~~

Art. 2.3.1.17 Beëindiging van scheepsmede-eigendom

§ 1. Scheepsmede-eigendom wordt beëindigd door :

1° vrijwillige verkoop van het schip, waartoe werd besloten met toepassing van de meerderheidsregel bedoeld in artikel 2.3.1.5;

2° verkoop ingevolge een rechterlijke beschikking verleend overeenkomstig paragraaf 2;

3° gedwongen verkoop;

4° vereniging van alle scheepsaandelen in één hand;

5° la prescription acquisitive conformément à l'article 2.2.4.5, § 3;

6° le délaissement, la prise, la confiscation et les autres modes de cession forcée réglés par des lois particulières ou en vertu de celles-ci;

7° la destruction du navire;

8° la constitution par l'ensemble des copropriétaires quirataires d'une société ou d'une personne morale qui reprend la propriété du navire.

§ 2. Lorsque l'usage normal du navire est empêché d'une manière permanente à la suite d'une égalité des voix, d'un manquement grave à ses obligations par un autre copropriétaire quirataire, ou de toutes autres circonstances graves, l'un des copropriétaires quirataires peut solliciter une décision judiciaire ordonnant la vente du navire et fixant les modalités de cette vente. Le tribunal de l'entreprise du lieu où le navire a son port d'attache est compétent pour prendre connaissance de cette demande. A défaut de désignation de port d'attache, le tribunal d'Anvers sera compétent pour les navires de mer. ~~et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure~~.

Art.2.3.2.3 Application matérielle,

§ 1er. La présente sous-section est applicable aux navires de mer d'une jauge brute égale ou supérieure à 300.

§ 2. La présente section s'applique aux navires estuaires *lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes*.

§ 3. La présente section n'est pas applicable aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres.

Art. **2.3.2.7 Application matérielle**

La présente sous-section s'applique également aux navires estuaires*, lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes*.

5° verkrijgende verjaring overeenkomstig artikel 2.2.4.5, § 3;

6° abandonnement, prijsmaking, verbeurdverklaring en andere wijzen van gedwongen eigendomsovergang geregeld door of krachtens bijzondere wetten;

7° tenietgaan van het schip;

8° oprichting door de gezamenlijke scheepsmede-eigenaars van een vennootschap of rechtspersoon die de eigendom van het schip overneemt.

§ 2. Wanneer het normale gebruik van het schip blijvend wordt gehinderd ingevolge staking van stemmen, een ernstige niet-nakoming door een andere scheepsmede-eigenaar van zijn verplichtingen of andere ernstige omstandigheden, kan op verzoek van een scheepsmede-eigenaar een rechterlijke beschikking worden verleend waarbij de verkoop van het schip wordt bevolen en waarbij de wijze van verkoop wordt bepaald. De ondernemingsrechtbank van de plaats waar het schip zijn thuishaven heeft is bevoegd om van deze vordering kennis te nemen. Indien er geen thuishaven is aangeduid, is de rechtbank te Antwerpen bevoegd voor zeeschepen. ~~en de rechtbank te Brussel voor binnenschepen~~.

Art. 2.3.2.3 Materiële toepassing

§ 1. Deze onderafdeling is van toepassing op zeeschepen van 300 brutoton of meer.

§ 2. Deze afdeling is van toepassing op estuaire schepen *wanneer deze zich in zeewateren bevinden.*

§ 3. Deze afdeling is niet van toepassing op oorlogsschepen, marinehulpschepen of andere schepen die eigendom zijn van of geëxploiteerd worden door een Staat en voor niet-commerciële overheidsdiensten worden gebruikt.

Artikel 2.3.2.7 Materiële toepassing

Deze onderafdeling is eveneens van toepassing op estuaire schepen *wanneer deze zich in zeewateren bevinden.*

Article 2.3.2.32 Autre réglementation

§ 1er. Les dispositions directement applicables de la Convention LLMC s'appliquent au cas décrit à l'article 15.1, première phrase, de cette convention. Dans le même cas, les créances suivantes ne sont pas soumises à la limitation de responsabilité :

1° les créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit ou rendu inoffensif un navire de mer coulé, naufragé, échoué ou abandonné, y compris tout ce qui se trouve et s'est trouvé à bord;

2° les créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison du navire de mer.

§ 2. La Convention LLMC ne s'applique pas aux bateaux de navigation intérieure, à l'exception des navires estuaires lorsqu'ils se trouvent *dans les eaux maritimes*.

Artikel 2.3.2.32 Andere regelgeving,

§ 1. De rechtstreeks werkende bepalingen van het LLMC-Verdrag zijn van toepassing in het in artikel 15.1, eerste zin van dat verdrag omschreven geval. In hetzelfde geval zijn de volgende vorderingen niet vatbaar voor beperking van aansprakelijkheid:

1° vorderingen met betrekking tot het vlotbrengen, verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van een gezonken, vergaan, gestrand of verlaten zeeschip, daarbij inbegrepen alles wat zich aan boord bevindt of heeft bevonden;

2° vorderingen met betrekking tot het verwijderen, vernietigen of het onschadelijk maken van de lading van het zeeschip.

§ 2. Het LLMC-Verdrag is niet van toepassing op binnenschepen, met uitzondering van estuaire schepen wanneer deze zich *in zeewateren* bevinden.

Modifications au livre 3 du code belge de la navigation

Wijzigingen aan boek 3 van het Belgisch scheepvaartwetboek

Art. 3.1.1.2 Gestion

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° " propriétaire de navire " : la personne ou les personnes qui sont propriétaires du navire;

2° " exploitant " :celui qui en tant que propriétaire, usufruitier affréteur coque nue ou acquéreur en locationvente a le pouvoir économique sur le bateau de navigation intérieure;

3° « pouvoir économique » : l'utilisation ou l'exploitation par soi-même ou pour son propre compte du bateau de navigation intérieure, où celui qui a le pouvoir économique couvre les risques liés à l'utilisation ou l'exploitation du bateau de navigation intérieure ; le pouvoir économique ne comporte pas le droit de transfert de propriété d'un bateau de navigation intérieure, ni l'établissement d'un quelconque droit réel sur le bateau de navigation intérieure.

Artikel 3.1.1.2 Beheer

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° "scheepseigenaar" : de persoon of de personen die eigenaar zijn van het schip;

2° "exploitant" : degene die als eigenaar, vruchtgebruiker rompbevrachter of huurkoper het economisch zeggenschap heeft over het binnenschip;

3° Economisch zeggenschap: het zelf of voor eigen rekening gebruiken of exploiteren van het binnenschip, waarbij diegene op wie het economisch zeggenschap rust, instaat voor de risico's verband houdende met het gebruik of de exploitatie van het binnenschip; het economisch zeggenschap omvat niet mede het recht tot overdracht van de eigendom van het binnenschip noch tot het vestigen van enig zakelijk recht op het binnenschip.

Le document délivré en vertu du Règlement d'application des dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des chiffres 1 et 3 du protocole de signature du protocole additionnel n° 2, à ladite Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979, fait foi de la qualité d'exploitant du bateau de navigation intérieure pour lequel il a été délivré.

En l'absence d'un tel document, l'entreprise mentionnée sur l'attestation d'appartenance à la flotte visée à l'article 3.3.2.5 § 1er, 1° ou 2° est réputée être l'exploitant du bateau de navigation intérieure jusqu'à preuve du contraire.

4° " copropriété quirataire " : la propriété d'un navire qui appartient de façon indivise à diverses personnes qui possèdent chacune une ou plusieurs quirats;

5° " copropriétaire quirataire " : tout propriétaire d'un navire en copropriété quirataire;

6° " quirat " : la plus petite part d'une copropriété quirataire appartenant à un copropriétaire quirataire.

Art. 3.1.1.4 Affrètements

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférentes, l'on entend par :

1° " contrat d'affrètement " : un contrat, dans lequel l'une des parties, le fréteur, met à disposition à titre onéreux, avec un transfert du pouvoir économique ou non, le bateau de navigation intérieure ou une partie de celui-ci, à l'autre partie, l'affréteur;

2° " contrat d'affrètement coque nue " : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur l'ensemble du bateau de navigation intérieure sans équipage, et lui cède la pouvoir économique;

3° « contrat de location-vente de bateaux »: le contrat par lequel le vendeur en location-vente du bateau de navigation intérieure, avec transfert du contrôle économique, met le bateau de navigation

De verklaring, uitgereikt op grond van het Toepassingsreglement van het bepaalde in het derde lid van artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte en van het eerste en het derde lid van het op 17 oktober 1979 ondertekende Protocol van Ondertekening bij Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herziene Rijnvaartakte, geldt als bewijs van de hoedanigheid van exploitant van het binnenschip waarvoor dit certificaat werd afgeleverd.

Bij gebreke aan dergelijke verklaring, wordt, de onderneming vermeld op de vlootverklaring waarvan sprake in art. 3.3.2.5 § 1, 1° of 2°, tot bewijs van het tegendeel geacht de exploitant van het binnenschip te zijn.

4° "scheepsmede-eigendom" : de eigendom van een schip dat onverdeeld toebehoort aan verscheidene personen die elk één of meer scheepsaandelen bezitten;

5° "scheepsmede-eigenaar" : elke eigenaar van een schip in scheepsmede-eigendom;

6° "scheepsaandeel" : elk kleinste deel van de scheepsmede-eigendom dat een scheepsmede-eigenaar toebehoort.

Artikel 3.1.1.4 Bevrachtingen

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° "bevrachtingsovereenkomst" : een overeenkomst, waarbij tegen vergoeding de ene partij, de vervrachter genaamd, al dan niet met overdracht van het economisch zeggenschap, het binnenschip of een bestanddeel daarvan aan een andere partij, de bevrachter genaamd, ter beschikking stelt;

2° "rompbevrachtingsovereenkomst" : de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervrachter met overdracht van het economisch zeggenschap het binnenschip ter beschikking stelt van de bevrachter;

3° "scheepshuurkoopovereenkomst": de overeenkomst waarbij de scheepshuurverkoper, met overdracht van het economisch zeggenschap, gedurende de tussen partijen overeengekomen

intérieure à la disposition de l'acquéreur en location-vente du bateau de navigation intérieure pour la période convenue entre les parties moyennant le paiement de redevances périodiques réparties sur la durée du contrat, et par lequel l'acquéreur en location-vente du bateau de navigation intérieure s'engage à acheter le bateau de navigation intérieure à la fin de cette période à un prix déterminé ou déterminable dans le contrat, égal au total des redevances périodiques, majoré ou non d'un montant résiduel à payer. ».

periode het binnenschip ter beschikking stelt van de scheepshuurkoper tegen betaling van periodieke vergoedingen, gespreid over de duurtijd van de overeenkomst, en waarbij de scheepshuurkoper zich ertoe verbindt tot aankoop van het binnenschip op het einde van deze periode tegen een in de overeenkomst bepaalde of bepaalbare prijs, gelijk aan het totaal van de periodieke vergoedingen, al dan niet vermeerderd met een resterend te betalen bedrag.

4° « contrat au voyage ou à temps » : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met, en tout ou en partie, à disposition de l'affréteur, sans transfert du pouvoir économique, le bateau de navigation intérieure pour un ou plusieurs voyages ou pour une durée déterminée en vue du transport de marchandises par le fréteur ;

4° "reis- of tijdbevrachtingovereenkomst": de bevrachtingovereenkomst waarbij de vervrachter, zonder overdracht van het economisch zeggenschap, het binnenschip, voor één reis of meerdere reizen of voor een bepaalde tijd, geheel of gedeeltelijk, ter beschikking stelt van de bevrachter met het oog op vervoer van goederen door de vervrachter;

5° « Contrats au tonnage » : le contrat d'affrètement à temps où le fréteur s'engage à transporter, pendant une période fixée dans le contrat, un tonnage déterminé contre le paiement d'un fret à la tonne.

5° "Tonnageovereenkomst": de overeenkomst van tijdbevrachting, waarbij de vervrachter, zich ertoe verbindt, gedurende een in de overeenkomst vastgelegde periode een bepaalde hoeveelheid lading te vervoeren tegen betaling van een vrachtprijs per ton;

6° « contrat de séjour » : le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur, sans transfert du pouvoir économique, le bateau de navigation intérieure pour une durée déterminée ou indéterminée en vue du chargement, de l'entreposage et du déchargement des marchandises ;

6° "ligovereenkomst": de bevrachtingovereenkomst waarbij de vervrachter, zonder overdracht van het economisch zeggenschap, het binnenschip, voor bepaalde of onbepaalde tijd ter beschikking stelt van de bevrachter teneinde aan boord daarvan goederen te laden, op te slaan en daaruit te lossen;

7° « contrat en séjour et/ou navigation » le contrat d'affrètement par lequel le fréteur met à disposition de l'affréteur, sans transfert du pouvoir économique, le bateau de navigation intérieure pour une durée déterminée ou indéterminée en vue du chargement, de l'entreposage et du déchargement des marchandises et/ou de leur transport ;

7° "overeenkomst om te liggen en/of te varen": de bevrachtingovereenkomst waarbij de vervrachter, zonder overdracht van het economisch zeggenschap, voor bepaalde of onbepaalde tijd, het binnenschip ter beschikking stelt van de bevrachter teneinde aan boord daarvan goederen te laden, op te slaan en daaruit te lossen en/of te vervoeren;

8° « contrat de poussage » : le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s'engage à l'égard du donneur d'ordre, une seule fois ou pour une durée déterminée, à effectuer contre rémunération une ou plusieurs opérations de poussage convenues ;

8° "duwovereenkomst": de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever er toe verbindt, eenmalig of voor een bepaalde tijd, tegen vergoeding één of meerdere overeengekomen duwwerkzaamheden te verrichten;

9° « contrat de remorquage » : le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s'engage à l'égard du donneur d'ordre, une seule fois ou pour une durée déterminée, à effectuer contre rémunération une ou plusieurs opérations de remorquage convenues ;

10° « contrat d'emport par formation à couple » : le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s'engage à l'égard du donneur d'ordre, une seule fois ou pour une durée déterminée, à emporter contre rémunération un autre bateau de navigation intérieure dans un assemblage par formation à couple ;

11° « contrat de train de bateaux » : le contrat par lequel le prestataire, sans transfert du pouvoir économique, s'engage à l'égard du donneur d'ordre à effectuer contre rémunération une ou plusieurs opérations liées à un train de bateaux;

12° « emport » : l'emport d'un ou plusieurs bateaux de navigation intérieures en convoi poussé, formation à couple ou train de bateaux.

Art. 3.1.1.5. Intermédiaires

Dans le présent livre, dans les dispositions du livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :

1° « commissionnaire de transport » : toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, s'engage à effectuer un transport de marchandises et fait exécuter ce transport en son propre nom par des tiers ;

2° « courtier de transport » : toute personne physique ou morale qui, moyennant rémunération, met en rapport deux personnes ou plus en vue de la conclusion entre elles d'un contrat régi dans le livre 3, titre 6 et qui n'intervient éventuellement dans la conclusion de ce contrat qu'en qualité de représentant de ses mandants. ».

Art. 3.1.1.6 Bateaux de navigation intérieure

Dans le présent livre, dans les dispositions du Livre 4 qui y ont trait et, sauf dérogation

9° "sleepovereenkomst": de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever er toe verbindt, eenmalig of voor een bepaalde tijd, tegen vergoeding één of meerdere overeengekomen sleepwerkzaamheden te verrichten;

10° "overeenkomst voor langszij gekoppeld meenemen": de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever ertoe verbindt, eenmalig of voor een bepaalde tijd, tegen vergoeding, een ander binnenschip in een samenstel langszij gekoppeld mee te nemen;

11° "scheepstreinovereenkomst": de overeenkomst waarbij de opdrachtnemer, zonder overdracht van economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever verbindt tegen vergoeding, één of meerdere werkzaamheden met betrekking tot een scheepstrein te verrichten;

12° "meenemen": het in een duwstel, gekoppeld samenstel of scheepstrein meenemen van één of meerdere binnenschepen;

Art. 3.1.1.5. Tussenpersonen

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder :

1° "vervoercommissionair": elke natuurlijke of rechtspersoon die tegen vergoeding, de verbintenis aangaat een transport van goederen te verrichten en dit transport in eigen naam door derden laat uitvoeren;

2° "vervoersmakelaar": elke natuurlijke of rechtspersoon die, tegen vergoeding, twee of meer personen met elkaar in contact brengt met het oog op het wederzijds sluiten van een overeenkomst geregeld in boek 3 titel 6 en die, ingeval hij bij het sluiten van die overeenkomst optreedt, dit slechts doet in hoedanigheid van vertegenwoordiger van zijn lastgevers.".

Art. 3.1.1.6 Binnenschepen

In dit boek, in de erop betrekking hebbende bepalingen van boek 4 en, behoudens

expresse, dans les arrêtés d'exécution y afférents, l'on entend par :

1° « convoi poussé « : un assemblage rigide composé de bateaux de navigation intérieure dont un au moins est placé devant le ou les deux bateaux motorisés qui assurent la propulsion du convoi et qui sont appelés « pousseurs » ; est également considéré comme convoi poussé un convoi composé d'un bateau de navigation intérieure pousseur et d'un autre poussé accouplés de manière à permettre une articulation guidée ;

2° « formation à couple » : un assemblage composé de bateaux de navigation intérieure accouplés bord à bord dont aucun n'est placé devant le bateau motorisé qui assure la propulsion de la formation ;

3° « convoi remorqué » : un assemblage composé d'un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure et remorqué par un ou plusieurs bateaux motorisés ;

4° « train de bateaux » : un assemblage de bateaux de navigation intérieure guidés de manière électronique ou automatique et dont la navigation est entre les mains d'un de ces bateaux ou réalisée à distance.

Art. 3.1.1.7. Commission navigation intérieure

§ 1er. Auprès de l'administration qui a la navigation intérieure dans ses attributions, il est institué une commission sous la dénomination « Commission navigation intérieure ».

§ 2. Le Ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions peut consulter la Commission navigation intérieure pour toutes les matières régies dans le livre 3 du présent Code et dans ses arrêtés d'exécution.

De plus, la Commission navigation intérieure remplit les fonctions suivantes :

1° la concertation et la remise, à la demande du ministre qui a la navigation intérieure dans ses attributions, d'un avis motivé sur les matières liées au secteur de la navigation intérieure et à l'application du titre 6 du livre 3 du présent Code, y compris l'établissement d'indicateurs pouvant être utiles à l'application de ce Titre ;

uitdrukkelijke afwijking, in de desbetreffende uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° "duwstel": een hecht samenstel van binnenschepen, waarvan er ten minste één geplaatst is vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel, dan wel voor de beide motorschepen, die dienen voor het voortbewegen van het samenstel, en die worden aangeduid als 'duwboot' of 'duwboten'. Hieronder wordt ook een duwstel verstaan dat is samengesteld uit een duwend en een geduwd binnenschip waarvan de koppelingen een beheerst knikken mogelijk maken;

2° "langszij gekoppeld samenstel": een samenstel van langszijde aan elkaar vastgemaakte binnenschepen, waarvan er geen is geplaatst vóór het motorschip dat dient voor het voortbewegen van het samenstel;

3° "sleep": een samenstel van één of meer binnenschepen, dat door één of meer motorschepen wordt gesleept;

4° "scheepstrein": een samenstel van elektronisch of automatisch aangestuurde binnenschepen, waarbij de navigatie in handen is van één van deze schepen dan wel vanop afstand geschiedt.

Art. 3.1.1.7. Commissie Binnenvaart

§ 1. Bij de administratie die bevoegd is voor de binnenvaart wordt onder de benaming "Commissie Binnenvaart" een commissie ingesteld.

§ 2. De Minister die bevoegd is voor de binnenvaart kan de Commissie Binnenvaart raadplegen voor alle aangelegenheden geregeld in boek 3 van dit wetboek en in de uitvoeringsbesluiten ervan.

De taken van de Commissie Binnenvaart zijn voorts:

1° het plegen van overleg en het uitbrengen, op verzoek van de minister bevoegd voor de binnenvaart, van gemotiveerd advies over aangelegenheden die verband houden met de binnenvaartsector en met de toepassing van titel 6 van boek 3 van dit wetboek, waaronder het

vaststellen van indicatoren die behulpzaam kunnen zijn voor de toepassing van die titel;

Les avis de la Commission Navigation Intérieure ne lient pas le Ministre.

De adviezen van de Commissie Binnenvaart binden de Minister niet.

2° les fonctions supplémentaires attribuées par le Roi.

2° de bijkomende door de Koning toegekende taken;

§ 3. Le Roi détermine la composition et le fonctionnement de la Commission navigation intérieure.

§ 3. De Koning bepaalt de samenstelling en de werking van de Commissie Binnenvaart.

Art. 3.2.1.5 Registres particuliers pour certains bateaux de navigation intérieure

3.2.1.5 Bijzondere registers voor bepaalde binnenschepen

Le Roi peut déterminer que des bateaux de navigation intérieure spécifiés doivent ou peuvent être immatriculées dans un ou plusieurs registres spéciaux. A cet égard, le Roi peut :

De Koning kan bepalen dat nader aangeduide binnenschepen moeten of mogen worden teboekgesteld in een of meer bijzondere registers. Daarbij kan de Koning :

1° déterminer les conditions auxquelles le bateau de navigation intérieure, son propriétaire ~~son armateur~~ ou son exploitant doivent se conformer au préalable;

1° de voorwaarden bepalen waaraan het binnenschip, zijn eigenaar ~~zijn reder~~ of zijn exploitant daartoe vooraf moeten voldoen;

2° réglementer la présentation de données et la forme des registres créés à cet effet, ainsi que la manière dont le ou les registres sont gérés.

2° de overmaking van gegevens en de vorm van de daartoe opgemaakte registers regelen, evenals de wijze waarop het register of de registers worden beheerd.

Art. 3.2.1.6 Champs d'application:

Art.3.2.1.6 Toepassingsgebied

Les articles 2.2.1.11 à 2.2.1.27 s'appliquent par analogie aux bateaux de navigation intérieure.

De artikelen 2.2.1.11 tot en met 2.2.1.27 zijn van overeenkomstige toepassing op binnenschepen.

Lorsqu'il est fait référence dans ces articles au registre des navires de mer, il convient de le lire comme étant le registre des bateaux de navigation intérieure.

Waar in deze artikelen sprake is van het zeeschepenregister dient dit gelezen als het binnenschepenregister.

Hormis les actes et jugements visés à l'article 2.2.1.12, les contrats de location-vente et d'affrètement coque nue ainsi que les actes et jugements qui justifient d'un droit d'habitation sur le bateau de navigation intérieure peuvent également être inscrit au registre des bateaux de navigation intérieure.

Behoudens de in artikel 2.2.1.12 genoemde akten en vonnissen kunnen tevens huurkoopovereenkomsten en rompbevrachtingovereenkomsten alsook akten en vonnissen die het bewijs opleveren van een recht op bewoning op het binnenschip in het binnenschepenregister ingeschreven worden.

Le tribunal de l'entreprise du lieu où le bateau de navigation intérieure est immatriculé au registre des bateaux de navigation intérieure et celui où le défendeur a son domicile ou son siège en Belgique, sont compétents à prendre connaissance des demandes relatives à la

De ondernemingsrechtbank van de plaats waar het binnenschip is teboekgesteld in het Belgisch binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, zijn bevoegd om kennis te nemen van eisen die betrekking hebben op de geldigheid van de

validité de l'immatriculation dans le registre des bateaux de navigation intérieure.

Art. 3.2.2.7 Autres droits sur des bateau de navigation intérieure

§ 1er. Tous les droits réels limités qui peuvent être constitués en droit terrestre sur des meubles peuvent être constitués sur des bateaux de navigation intérieure. En outre, il peut être constitué un droit d'habitation sur des bateaux de navigation intérieure.

§ 2. L'article 3.2.2.6 s'applique par analogie à l'administration de la preuve relative aux droits réels limités et droits personnels sur des bateaux de navigation intérieure.

Art. 3.2.3.25. Tribunal compétent

Par dérogation aux articles 2.2.5.43, § 2 et 2.2.5.52, le tribunal de l'entreprise du lieu où le bateau de navigation intérieure est immatriculé au registre des bateaux de navigation intérieure et celui où le défendeur a son domicile ou son siège en Belgique sont compétents, au choix du requérant.

Art. 3.3.1.1 Droit applicable

Les articles 2.3.1.1 à 2.3.1.18 s'appliquent par analogie à la copropriété quirataire des bateaux de navigation intérieure.

Par dérogation aux articles 2.3.1.12, § 4, 2.3.1.16 et 2.3.1.17, § 2 le tribunal de l'entreprise du lieu où le bateau de navigation intérieure est immatriculé au registre des bateaux de navigation intérieure et celui où le défendeur a son domicile ou son siège en Belgique sont compétents..

Art. 3.3.1.3 Clauses dérogatoires

Les clauses qui dérogent à l'article 3.3.1.2, *l'article 3.3.1.5 et l'article 3.3.1.9, alinéa 2* sont nulles.

Art. 3.3.1.5. Faits de l'équipage et du personnel de bord

Un membre de l'équipage ou du personnel de bord n'est pas responsable du dommage causé dans l'exercice de ses activités, sauf en cas de dol,

teboekstelling in het Belgisch binnenschepenregister.

Art 3.2.2.7 Andere rechten op binnenschepen

§ 1. Op binnenschepen kunnen alle beperkte zakelijke rechten worden gevestigd die naar landrecht kunnen worden gevestigd op roerende goederen. Bovendien kan op binnenschepen een recht van bewoning worden gevestigd.

§ 2. Artikel 3.2.2.6 is op de bewijsvoering met betrekking tot beperkte zakelijke rechten en persoonlijke rechten op binnenschepen van overeenkomstige toepassing.

Art. 3.2.3.25. Bevoegde rechtbank

In afwijking van de artikelen 2.2.5.43, § 2, en 2.2.5.52 zijn naar keuze van de eiser de ondernemingsrechtbank van de plaats waar het binnenschip is teboekgesteld in het binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, bevoegd.

Art. 3.3.1.1. Toepasselijk recht

Op de mede-eigendom van binnenschepen zijn de artikel en 2.3.1.1 tot en met 2.3.1.18 van overeenkomstige toepassing.

In afwijking van de artikelen 2.3.1.12, § 4, 2.3.1.16 en 2.3.1.17 § 2 zijn de ondernemingsrechtbank van de plaats waar het binnenschip is teboekgesteld in het binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, bevoegd.

Art. 3.3.1.3 Afwijkende bedingen

Bedingen die afwijken van artikel 3.3.1.2, *artikel 3.3.1.5 en 3.3.1.9, tweede lid,* zijn nietig.

Art. 3.3.1.5. Daden van de bemanning en het boordpersoneel

Een lid van de bemanning of van het boordpersoneel is niet aansprakelijk voor schade berokkend naar aanleiding van de uitoefening van zijn werkzaamheden, tenzij in geval van bedrog,

de faute lourde ou de faute légère plus habituelle qu'accidentelle.

L'alinéa 1er s'applique également à chacun qui exerce à distance des fonctions de membre d'équipage ou de personnel de bord.

Art. 3.3.1.6. Responsabilité pour les faits de l'équipage et du personnel de bord

§ 1er. L'exploitant est responsable des faits illicites commis par l'équipage ou le personnel de bord dans l'exercice de leur tâche et qui causent à autrui un dommage.

L'exploitant est également responsable des erreurs ou omissions commises par chacun qui exerce à distance des fonctions de membre d'équipage ou de personnel de bord, sans préjudice de tout recours contre son commettant.

§ 2. Sans préjudice des dispositions particulières concernant la prestation de services concernée, *l'exploitant du navire* est responsable pour les faits illicites du fournisseur de services de pilotage, de remorquage et de lamanage et des membres du personnel de ceux-ci qui causent à autrui un dommage. L'alinéa précédent ne s'applique pas lorsque le fournisseur de services a la direction des manoeuvres de navigation.

§ 3. Le propriétaire du navire est responsable in solidum avec l'exploitant pour les dommages résultant de faits illicites, si :

l'identité complète de l'exploitant et des assureurs n'a pas été communiquée à la personne lésée en temps utile ;

ou l'exploitant est inconnu ou non solvable ;

ou l'événement n'est pas suffisamment assuré.

Cette disposition n'affecte pas le droit de recours entre le propriétaire du navire et l'exploitant.

L'action en recours doit être introduite dans le délai prévu par « la Convention sur les Abordages 1910 » ou la « Convention sur les Abordages 1960 ». Si ces conventions ne sont pas applicables, elle doit être introduite dans un délai d'un an à compter de la date du paiement ayant donné lieu au recours.

zware schuld, of lichte schuld die bij deze eerder gewoonlijk dan toevallig voorkomt.

Het eerste lid is tevens van toepassing op eenieder die vanop afstand taken van bemanning of boordpersoneel uitvoert.

Art. 3.3.1.6. Aansprakelijkheid voor daden van de bemanning en het boordpersoneel

§ 1. De exploitant is aansprakelijk voor de door de bemanning of het boordpersoneel gestelde onrechtmatige daden binnen de uitoefening van hun taak waardoor aan derden schade wordt berokkend.

De exploitant is tevens aansprakelijk voor de fouten of nalatigheden begaan door eenieder die vanop afstand taken van bemanning of boordpersoneel uitvoert, onverminderd diens eventueel verhaal op de aansteller ervan.

§ 2. Onverminderd de bijzondere bepalingen betreffende de betrokken dienstverlening, is de *scheepsexploitant* aansprakelijk voor de onrechtmatige daden van de verstrekkers van loods-, sleep- en vast- en losmaakdiensten en hun personeelsleden waardoor aan derden schade wordt berokkend. Het vorige lid is niet van toepassing wanneer de dienstverstrekker de leiding van de vaarmanoeuvres heeft.

§ 3. De scheepseigenaar is in solidum met de exploitant gehouden voor schade uit onrechtmatige daad, indien:

de volledige identiteit van de exploitant en de verzekeraars niet tijdig aan de schadelijder zijn kenbaar gemaakt;

of de exploitant niet bekend of niet solvabel is;

of het voorval onvoldoende verzekerd is.

Deze bepaling laat onverlet het recht op verhaal tussen scheepseigenaar en exploitant.

De vordering tot verhaal moet ingesteld worden binnen de termijn voorzien in het "Aanvaringsverdrag 1910" dan wel het "Aanvaringsverdrag 1960". Indien deze verdragen niet van toepassing zijn, binnen het jaar vanaf de dag van de betaling die tot het verhaal aanleiding heeft gegeven.

Art. 3.3.1.7. Responsabilité après cession de propriété

Sans préjudice de l'application de l'article 3.3.1.6, § 3, après le transfert de propriété, la responsabilité continue à incomber à la personne qui était l'exploitant au moment où l'acte illicite a été commis ou au moment où l'obligation a été contractée.

Art. 3.3.1.8 Obligation in solidum

Au cas où, en dehors *de l'exploitant ou* du propriétaire de navire responsable sur la base des articles précédents, une autre personne est tenue pour les mêmes obligations ou est responsable pour le même dommage, *l'exploitant ou* le propriétaire de navire et cette autre personne sont responsables in solidum.

Art. 3.3.1.9. Droit de recours

L'exploitant ou le propriétaire du navire qui est responsable du dommage en vertu de l'article 3.3.1.6 ou 3.3.1.7 peut, compte tenu des dispositions des articles 3.3.1.2 et 3.3.1.5, exercer un recours contre celui qui a causé le dommage.

L'action en recours doit être introduite dans les délais visés à l'article 3.3.1.6, § 3, selon le cas.

Art. 3.3.2.1 Licence d'exploitation

Doit être pourvu d'une licence d'exploitation :

1° tout bateau de navigation intérieure qui fait ou est destiné à faire habituellement et à titre lucratif le transport ou l'entreposage de marchandises, le remorquage ou le poussage *ou l'emport d'une autre manière* de bateaux de navigation intérieure et qui appartient en pleine propriété : a) à des personnes physiques qui ont leur domicile en Belgique; b) à des personnes morales qui ont leur siège social en Belgique;

2° tout bateau de navigation intérieure qui est utilisé à titre lucratif pour effectuer également du transport intérieur de marchandises en Belgique.

Art. 3.3.1.7. Aansprakelijkheid na eigendomsoverdracht

Onverminderd de toepassing van artikel 3.3.1.6 § 3, blijft na eigendomsoverdracht de aansprakelijkheid rusten op degene die exploitant was op het ogenblik waarop de onrechtmatige daad werd gesteld of de verbintenis werd aangegaan.

Art.l 3.3.1.8 Gehoudenheid in solidum

Ingeval naast de op grond van de voorgaande artikelen aansprakelijke *exploitant of* scheepseigenaar een andere persoon voor dezelfde verbintenissen instaat of voor dezelfde schade aansprakelijk is, zijn de *exploitant of* scheepseigenaar en deze andere persoon in solidum aansprakelijk.

Art. 3.3.1.9 Verhaalsrecht

De exploitant of scheepseigenaar die op grond van artikel 3.3.1.6 of 3.3.1.7 gehouden is voor de schade, kan, met inachtneming van het gestelde in artikel 3.3.1.2 en 3.3.1.5, verhaal uitoefenen tegen de aansprakelijke schadeveroorzaker.

De vordering tot verhaal moet ingesteld worden binnen de in artikel 3.3.1.6 § 3 bedoelde termijnen, al naargelang het geval.

Art. 3.3.2.1 Exploitatievergunning

Van een exploitatievergunning moet voorzien zijn:

1° elk binnenschip dat gewoonlijk en met winstoogmerk gebruikt wordt of bestemd is voor het vervoer of de opslag van goederen of het slepen of duwen *of anderszins meenemen* van binnenschepen dat in volle eigendom toebehoort : a) aan natuurlijke personen die in België hun woonplaats hebben; b) aan rechtspersonen die in België hun maatschappelijke zetel hebben;

2° elk binnenschip dat met winstoogmerk gebruikt wordt om ook in België binnenlands goederenvervoer te verrichten.

Art. 3.3.2.5 Attestation d'appartenance à la flotte

§ 1er. Tout bateau de navigation intérieure qui fait ou est destiné à faire habituellement et à titre lucratif le transport de marchandises ou de personnes *ou toute autre opération de navigation* pour compte d'autrui sur les voies navigables du Royaume doit être pourvu :

1° d'une attestation d'appartenance à la flotte belge; ou

2° une attestation d'appartenance à la navigation du Rhin, délivrée en exécution du Règlement d'application des dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des chiffres 1 et 3 du protocole de signature du protocole additionnel n° 2, à ladite Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979, ou

3° d'un document délivré par un autre Etat membre en exécution du Règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un Etat membre, ou 4° d'un autre document reconnu par le Roi.

§ 2. Les attestations ou documents visés au paragraphe 1er doivent se trouver à bord du bateau de navigation intérieure et être dès lors présentés chaque fois qu'un contrôleur de la navigation ou un membre du personnel de la Police de la Navigation en fait la demande.

§ 3. L'attestation d'appartenance à la flotte belge et de l'attestation belge en matière d'appartenance à la navigation du Rhin n'est délivrée que si le bateau de navigation intérieure a été immatriculé dans le registre belge des bateaux de navigation intérieure. Le Roi détermine les modalités de la demande et le modèle des attestations.

Le document visé à l'article 5 du règlement d'application des dispositions du troisième alinéa de l'article 2 de la Convention révisée pour la navigation du Rhin et des chiffres 1 et 3 du protocole de signature du protocole additionnel n° 2 à ladite Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979, est délivré si le demandeur a son siège ou son

Art. 3.3.2.5 Vlootverklaring

§ 1. Elk binnenschip dat gewoonlijk en met winstoogmerk gebruikt wordt of bestemd is voor goederen- of personenvervoer *of enige andere verrichting van scheepvaart* voor rekening van derden over de scheepvaartwegen van het Rijk moet voorzien zijn van :

1° een verklaring inzake het behoren tot de Belgische vloot; of

2° een verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart, uitgereikt in uitvoering van het Toepassingsreglement van de bepalingen in het derde lid van artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte en van het eerste en derde lid van het op 17 oktober 1979 ondertekende Protocol van Ondertekening bij het Aanvullend Protocol nr. 2 van genoemde Akte, of;

3° een document uitgereikt door een andere lidstaat in uitvoering van Verordening (EEG) nr. 3921/91 van de Raad van 16 december 1991 tot vaststelling van de voorwaarden waaronder vervoersondernemers worden toegelaten tot binnenlands goederen- en personenvervoer over de binnenwateren in een Lidstaat waar zij niet gevestigd zijn; of 4° een ander door de Koning erkend document.

§ 2. De verklaringen of documenten bedoeld in paragraaf 1 moeten zich aan boord bevinden van het binnenschip en moeten worden vertoond telkens daarom wordt verzocht door een scheepvaartcontroleur of een personeelslid van de Scheepvaartpolitie.

§ 3. De verklaring inzake het behoren tot de Belgische vloot en van de Belgische verklaring inzake het behoren tot de Rijnvaart wordt slechts uitgereikt indien het binnenschip is teboekgesteld in het Belgisch binnenschepenregister. De Koning bepaalt de modaliteiten van de aanvraag en het model van de verklaringen.

De verklaring, waarvan sprake in art. 5 Toepassingsreglement van het bepaalde in het derde lid van artikel 2 van de Herziene Rijnvaartakte en van het eerste en het derde lid van het op 17 oktober 1979 ondertekende Protocol van Ondertekening bij Aanvullend Protocol nr. 2 bij de Herziene Rijnvaartakte, wordt uitgereikt indien de aanvrager zijn zetel of

domicile en Belgique et s'il répond aux conditions dudit règlement.

Art. 3.3.2.6 Assurance fluviale

Art. 3.3.2.6 Les dispositions du titre 6 du Code des privilèges maritimes déterminés et des dispositions diverses, telles que modifiées par les articles 16 et 17 de la loi introduisant le Code belge de la Navigation, s'appliquent aux bateaux de navigation intérieure normalement utilisés ou destinés à des opérations lucratives de navigation dans les eaux intérieures, ainsi qu'aux navires de moins de 25 tonnes normalement utilisés pour des opérations similaires en mer.

Art. 3.3.4.1 Navires estuaires

Les dispositions de la section 1ère du chapitre 2 du titre 3 du livre 2 s'appliquent aux navires estuaires lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes . Pour les accidents survenant dans les eaux maritimes, les exploitants peuvent limiter leur responsabilité conformément à la section 2 du chapitre 2 du titre 3 du livre 2.

Titre 6 – Affrètement et transport

Chapitre 1er - Dispositions générales

Art. 3.6.1.1. Interprétation

§ 1er. Lorsque toutes ou certaines clauses du contrat sont écrites, elles doivent être rédigées de manière claire et compréhensible.

Un contrat peut être interprété notamment en fonction des pratiques du marché en relation directe avec celui-ci.

§ 2. Les dispositions reprises de « la Convention CMNI » sont interprétées conformément à cette convention.

Art. 3.6.1.2. Clauses abusives

§ 1er. Pour l'application du présent Titre, toute clause d'un contrat conclu entre entreprises est abusive lorsque, à elle seule ou combinée avec une ou plusieurs autres clauses, elle crée un déséquilibre manifeste entre les droits et

woonplaats in België heeft en aan de voorwaarden van het betreffend reglement voldoet.

Art. 3.3.2.6 Binnenvaartverzekering

Art. 3.3.2.6 De bepalingen van titel 6 van het Wetboek van bepaalde voorrechten op zeeschepen en diverse bepalingen, zoals gewijzigd bij de artikelen 16 en 17 van de wet tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn van toepassing op binnenschepen die gewoonlijk gebruikt of bestemd zijn tot winstgevende verrichtingen van scheepvaart in de binnenwateren, alsook op schepen van minder dan 25 ton die gewoonlijk op zee voor soortgelijke verrichtingen worden gebruikt.

Art. 3.3.4.1 Estuaire schepen

De bepalingen van afdeling 1 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2 zijn van toepassing op estuaire schepen *wanneer zij zich in zeewateren bevinden.* Voor ongevallen in de *zeewateren* kunnen de exploitanten hun aansprakelijkheid beperken overeenkomstig afdeling 2 van hoofdstuk 2 van titel 3 van boek 2.

Titel 6 – Bevrachting en vervoer

Hoofdstuk 1. - Algemene bepalingen

Art. 3.6.1.1. Uitlegging

§1. Indien alle of bepaalde bedingen van de overeenkomst schriftelijk zijn, moeten ze duidelijk en begrijpelijk zijn opgesteld.

Een overeenkomst kan onder meer worden geïnterpreteerd aan de hand van de marktpraktijken die er rechtstreeks verband mee houden.

§ 2. De uit het "CMNI-Verdrag" overgenomen bepalingen worden uitgelegd in overeenstemming met dat verdrag.

Art. 3.6.1.2. Onrechtmatige bedingen

§ 1. Voor de toepassing van deze titel is elk beding van een overeenkomst gesloten tussen ondernemingen dat, alleen of in samenhang met één of meer andere bedingen, een kennelijk onevenwicht schept tussen de rechten en plichten

obligations des parties. Le caractère abusif d'une clause contractuelle est apprécié en tenant compte de la nature des produits qui font l'objet du contrat et en se référant, au moment de la conclusion du contrat, à toutes les circonstances qui entourent sa conclusion, à l'économie générale du contrat, aux usages commerciaux qui s'appliquent, de même qu'à toutes les autres clauses du contrat, ou d'un autre contrat dont il dépend.

van de partijen, onrechtmatig. Voor de beoordeling van het onrechtmatige karakter van een beding van een overeenkomst worden alle omstandigheden rond de sluiting van de overeenkomst, de algemene economie van de overeenkomst, alle geldende handelsgebruiken, alsmede alle andere bedingen van de overeenkomst of van een andere overeenkomst waarvan deze afhankelijk is, op het moment waarop de overeenkomst is gesloten in aanmerking genomen, rekening houdend met de aard van de producten waarop de overeenkomst betrekking heeft.

§ 2. Pour l'appréciation du caractère abusif, il est également tenu compte de l'exigence de clarté et de compréhension visée à l'article 3.6.1.1, § 1.

§ 2. Voor de beoordeling van het onrechtmatige karakter wordt tevens rekening gehouden met het in artikel 3.6.1.1, § 1, bepaalde vereiste van duidelijkheid en begrijpelijkheid van het beding.

L'appréciation du caractère abusif des clauses ne porte ni sur la définition de l'objet principal du contrat ni sur l'adéquation entre le prix ou la rémunération, d'une part, et les services à fournir en contrepartie, d'autre part, pour autant que ces clauses soient rédigées de façon claire et compréhensible.

De beoordeling van het onrechtmatige karakter van bedingen heeft geen betrekking op de bepaling van het eigenlijke voorwerp van de overeenkomst, noch op de gelijkwaardigheid van enerzijds de prijs of vergoeding en anderzijds de als tegenprestatie te leveren diensten, voor zover die bedingen duidelijk en begrijpelijk zijn geformuleerd.

§ 3. Sont abusives, les clauses qui ont pour objet de :

§ 3. Zijn onrechtmatig, de bedingen die ertoe strekken :

1° prévoir un engagement irrévocable de l'autre partie, alors que l'exécution des prestations de l'entreprise est soumise à une condition dont la réalisation dépend de sa seule volonté ;

1° te voorzien in een onherroepelijke verbintenis van de andere partij terwijl de uitvoering van de prestaties van de onderneming onderworpen is aan een voorwaarde waarvan de verwezenlijking uitsluitend afhankelijk is van haar wil;

2° conférer à l'entreprise le droit unilatéral d'interpréter une quelconque clause du contrat ;

2° de onderneming het eenzijdige recht te geven om een of ander beding van de overeenkomst te interpreteren;

3° en cas de conflit, faire renoncer l'autre partie à tout moyen de recours contre l'entreprise ;

3° in geval van betwisting, de andere partij te doen afzien van elk middel van verhaal tegen de onderneming;

4° constater de manière irréfragable la connaissance ou l'adhésion de l'autre partie à des clauses dont elle n'a pas eu, effectivement, l'occasion de prendre connaissance avant la conclusion du contrat.

4° op onweerlegbare wijze de kennisname of de aanvaarding van de andere partij vast te stellen met bedingen waarvan deze niet daadwerkelijk kennis heeft kunnen nemen vóór het sluiten van de overeenkomst.

§ 4. Sont présumées abusives, sauf preuve contraire, les clauses qui ont pour objet de :

§4. Worden behoudens bewijs van het tegendeel vermoed onrechtmatig te zijn de bedingen die ertoe strekken :

1° autoriser l'entreprise à modifier unilatéralement sans raison valable le prix, les caractéristiques ou les conditions du contrat ;

2° proroger ou renouveler tacitement un contrat à durée déterminée sans spécification d'un délai raisonnable de résiliation ;

3° placer, sans contrepartie, le risque économique sur une partie alors que celui-ci incombe normalement à l'autre entreprise ou à une autre partie au contrat ;

4° exclure ou limiter de façon inappropriée les droits légaux d'une partie, en cas de non-exécution totale ou partielle ou d'exécution défectueuse par l'autre entreprise d'une de ses obligations contractuelles ;

5° sans préjudice des articles 5.90 à 5.96 du Code civil, engager les parties sans spécification d'un délai raisonnable de résiliation ;

6° libérer l'entreprise de sa responsabilité du fait de son dol, de sa faute grave ou de celle de ses préposés ou, sauf en cas de force majeure, du fait de toute inexécution des engagements essentiels qui font l'objet du contrat ;

7° limiter les moyens de preuve que l'autre partie peut utiliser ;

8° fixer des montants de dommages et intérêts réclamés en cas d'inexécution ou de retard dans l'exécution des obligations de l'autre partie qui dépassent manifestement l'étendue du préjudice susceptible d'être subi par l'entreprise.

§ 5. Toute clause abusive est interdite et nulle. Le contrat reste contraignant pour les parties s'il peut subsister sans les clauses abusives.

§ 6. Les listes reprises dans les §§ 3 et 4 peuvent être complétées conformément aux dispositions du Livre VI du Code de droit économique, Titre 3/1 Contrats conclus entre entreprises.

Art. 3.6.1.3. Clauses frappées de nullité

Sont également nulles les clauses des contrats conclus entre les parties et visés au présent Titre

1° de onderneming het recht te verlenen om zonder geldige reden de prijs, de kenmerken of de voorwaarden van de overeenkomst eenzijdig te wijzigen;

2° een overeenkomst van bepaalde duur stilzwijgend te verlengen of te vernieuwen, zonder opgave van een redelijke opzegtermijn;

3° zonder tegenprestatie het economische risico op een partij leggen indien die normaliter op de andere onderneming of op een andere partij bij de overeenkomst rust;

4° op ongepaste wijze de wettelijke rechten van een partij uit te sluiten of te beperken in geval van volledige of gedeelde wanprestatie of gebrekkige uitvoering door de andere onderneming van een van haar contractuele verplichtingen;

5° onverminderd de artikelen 5.90 tot 5.96 van het Burgerlijk Wetboek, de partijen te verbinden zonder opgave van een redelijke opzegtermijn;

6° de onderneming te ontslaan van haar aansprakelijkheid voor haar opzet, haar zware fout of voor die van haar aangestelden of, behoudens overmacht, voor het niet-uitvoeren van de essentiële verbintenissen die het voorwerp van de overeenkomst uitmaken;

7° de bewijsmiddelen waarop de andere partij een beroep kan doen te beperken;

8° in geval van niet-uitvoering of vertraging in de uitvoering van de verbintenissen van de andere partij, schadevergoedingsbedragen vast te stellen die kennelijk niet evenredig zijn aan het nadeel dat door de onderneming kan worden geleden.

§5. Elk onrechtmatig beding is verboden en nietig. De overeenkomst blijft bindend voor de partijen indien ze zonder de onrechtmatige bedingen kan blijven voortbestaan.

§ 6. De in § 3 en § 4 opgenomen lijsten kunnen worden aangevuld overeenkomstig de bepalingen van Boek VI Wetboek van Economisch Recht, Titel 3/1 Overeenkomsten gesloten tussen ondernemingen.

Art. 3.6.1.3. Nietige bedingen

Nietig zijn tevens bedingen die in de tussen partijen gesloten overeenkomsten waarvan sprake

qui portent atteinte aux dispositions de la Convention CDNI et de l'Accord ADN, ainsi qu'aux dispositions d'ordre public ou de droit impératif ou prescrites sous peine de déchéance du présent Titre, du présent Livre ou de toute autre réglementation.

Art. 3.6.1.4. Autre réglementation

Le titre VIII du livre III du Code Civil, les dispositions de location-financement et le titre 4 du Livre X du Code de droit économique ne s'appliquent pas aux contrats du présent titre.

Des bateaux de navigation intérieures vendus avec une clause suspendant le transfert de propriété jusqu'au paiement intégral du prix peuvent être revendiqués lorsque l'acheteur reste en défaut de payer le prix d'achat, pour autant que cette clause ait été établie par écrit au plus tard au moment de la délivrance des biens.

Art. 3.6.1.5. Commissionnaire de transport

Le commissionnaire de transport est assimilé à un transporteur, en ce qui concerne ses obligations et responsabilités contractuelles envers son donneur d'ordre, et à un expéditeur, en ce qui concerne ses obligations et responsabilités contractuelles envers le transporteur substitué.

Tout qui intervient comme commissionnaire de transport dans un contrat régi par le présent Titre ne peut pas intervenir en même temps comme courtier de transport.

Art. 3.6.1.6. Courtier de transport

§ 1er. Le courtier de transport a droit pour son intervention à une rémunération qui, à défaut de stipulation, sera équivalente à 5 pour cent du fret. Elle ne peut en aucun cas excéder 10 pour cent du fret, sous peine de déchéance de tout droit à commission et sous peine de l'obligation de restituer les sommes reçues.

Si plus d'un courtier intervient, le total des commissions ne peut excéder 10 pour cent du fret, sous peine de déchéance de tout droit à commission et sous peine de l'obligation de restituer les sommes reçues.

in deze titel afbreuk doen aan de bepalingen van het CDNI-verdrag en het ADN-verdrag, alsook aan regels van openbare orde of dwingend recht of op straffe van verval voorgeschreven door deze titel, dit boek of andere regelgeving.

Art. 3.6.1.4 Andere regelgeving

Titel VIII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek, de bepalingen inzake financieringshuur en titel 4 van boek X van het Wetboek van economisch recht zijn niet van toepassing op overeenkomsten in deze titel.

Binnenschepen, verkocht met een beding dat de eigendomsoverdracht opschort tot de volledige betaling van de prijs, kunnen worden teruggevorderd wanneer de koper in gebreke blijft de koopprijs te betalen voor zover dit schriftelijk is opgesteld uiterlijk op het ogenblik van de levering van het goed.

Art. 3.6.1.5 Vervoercommissionair

De vervoercommissionair wordt gelijkgesteld met een vervoerder, wat zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft ten aanzien van zijn opdrachtgever, en met een afzender, wat zijn contractuele verplichtingen en verantwoordelijkheden betreft ten aanzien van de ondervervoerder.

Wie als vervoercommissionair optreedt in een overeenkomst van deze titel kan niet tegelijk als vervoermakelaar optreden.

Art. 3.6.1.6. Vervoermakelaar

§1. De vervoermakelaar heeft voor zijn tussenkomst recht op een vergoeding die, indien hieromtrent niets overeengekomen is, gelijk is aan 5 ten honderd van de vracht. Zij mag in geen geval meer dan 10 ten honderd van de vracht te boven gaan, op straffe van verval van alle recht op provisie en verplichting tot terugbetaling van de ontvangen bedragen.

Indien meer dan één makelaar tussenkomt, mag het totaal van de provisies niet meer dan 10 ten honderd van de vracht te boven, op straffe van verval van alle recht op provisie en verplichting tot terugbetaling van de ontvangen bedragen.

§ 2. Sauf stipulation contraire, la commission est due par la simple conclusion du contrat entre les parties.

§ 3. La clause stipulant que le fret est payable par ou auprès du courtier n'affecte pas le droit d'action du transporteur contre l' expéditeur et le destinataire et du fréteur contre l'affréteur.

§ 4. Si le contrat est conclu pour le compte de qui il appartient ou appartiendra, le courtier de transport est tenu de communiquer le nom de son donneur d'ordre au tiers cocontractant, au plus tard au début de l'exécution du contrat.

Une non-communication, une communication fautive ou une communication tardive ne change rien au fait que le contrat est conclu avec le donneur d'ordre, tel que mentionné dans le document de transport.

Dans ce cas le courtier de transport est responsable de tout dommage en résultant.

Art. 3.6.1.7. Fret

Pour l'application du présent Titre, on entend par « fret » le prix convenu entre les parties, quelles que soient sa dénomination et son mode de calcul.

Art. 3.6.1.8. Avarie commune

§ 1er. Les dommages et la contribution obligatoire en avarie commune pour les contrats régis dans la présente section sont calculés conformément aux dispositions du Titre 7, Chapitre 1er.

§2. Behoudens andersluidend beding, is de provisie verschuldigd door het louter sluiten van de overeenkomst tussen de partijen.

§ 3. Het beding dat bepaalt dat de vracht betaalbaar is door of bij de makelaar, laat onverlet het vorderingsrecht van de vervoerder tegen de afzender en de geadresseerde en van de vervrachter tegen de bevrachter.

§ 4. Indien de overeenkomst wordt afgesloten voor rekening van wie het behoort of van wie het zal behoren, is de vervoermakelaar gehouden uiterlijk bij aanvang van de uitvoering van de overeenkomst de naam van de opdrachtgever mede te delen aan de derde-medecontractant.

Niet, verkeerde of laattijdige mededeling laat onverlet dat de overeenkomst gesloten wordt met de opdrachtgever, zoals deze blijkt uit het vervoersdocument.

In dat geval is de vervoermakelaar gehouden tot vergoeding van alle daardoor geleden schade.

Art. 3.6.1.7 Vracht

Voor de toepassing van deze titel wordt onder "vracht" verstaan: de tussen partijen overeengekomen prijs, onverschillig de benaming ervan en de wijze van berekening.

Art. 3.6.1.8 Averij-grosse

§ 1. De berekening van de schade en van de verplichte bijdrage van averij-grosse met betrekking tot de in deze afdeling geregelde overeenkomsten geschiedt overeenkomstig de bepalingen van titel 7, hoofdstuk 1.

§ 2 Les dispositions de la sous-section 5 de la section 1 du chapitre 3 du présent titre s'appliquent à l'action en recours des intéressés à la cargaison.

La contribution en avarie commune ainsi que la rémunération pour assistance sont considérées comme une réduction de la valeur de cette chose.

Toute clause qui déroge à la disposition de l'alinéa 1er du présent paragraphe est nulle.

§ 2 De bepalingen van onderafdeling 5 van afdeling 1 van hoofdstuk 3 van deze titel zijn daarbij van toepassing op de verhaalvordering van de ladingbelanghebbenden.

De bijdrage in averij-grosse alsook hulploon wordt aangemerkt als een waardevermindering van die zaak.

Nietig is elk beding dat van de bepaling van de eerste alinea van deze paragraaf afwijkt.

Art. 3.6.1.9. Instructions et délégation de compétence

Dans tous les cas où le présent Titre, les contrats qui y sont régis ou leur exécution prévoient ou nécessitent des instructions, une notification écrite, la fourniture d'informations, la remise et la signature de documents et la stipulation de clauses dans de tels documents par une partie à l'autre, ces actes peuvent être valablement réalisés au nom du fréteur, du transporteur ou du donneur d'ordre par ou au batelier ou la personne responsable à distance de la navigation. Ces actes ne constituent pas un exercice de l'autorité patronale ni une mise à disposition de personnel.

Art. 3.6.1.9. Instructies en delegatie van bevoegdheid

In alle gevallen waarin deze titel, de daaronder vallende overeenkomsten of de uitvoering ervan voorzien in of noodzaken tot instructies, schriftelijke kennisgeving, verstrekking van informatie of overlegging, ondertekening en clausulering van documenten door de ene partij aan de andere partij, kunnen deze namens de vervrachter, vervoerder of opdrachtnemer rechtsgeldig geschieden door of aan de schipper of degene die vanop afstand instaat voor de navigatie. Eén en ander geldt niet als uitoefening van werkgeversgezag of terbeschikkingstelling van personeel.

Art. 3.6.1.10 Affrètement et formation des prix

§ 1er . Dans le domaine des transports nationaux et internationaux de marchandises par voie navigable, les contrats sont librement conclus entre les parties concernées et les prix librement négociés et le+ transport pour compte propre est librement effectué.

Par "transport pour compte propre", l'on entend le transport de marchandises effectué par une entreprise pour assurer ses besoins propres lorsque :

a) l'entreprise est propriétaire du bateau de navigation intérieure ou en a acquis la disposition exclusive ;

b) le bateau de navigation intérieure est armé avec du personnel de l'entreprise ;

Art. 3.6.1.10 Bevrachting en prijsvorming

§ 1. Op het gebied van het nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren worden door de betrokken partijen vrij overeenkomsten gesloten en wordt vrij over de prijzen onderhandeld, en wordt het eigen vervoer vrij verricht.

Onder "eigen vervoer" wordt verstaan: het vervoer van goederen dat door een onderneming wordt verricht voor haar eigen behoeften en waarbij:

a) de onderneming eigenaar is van het binnenschip of er de uitsluitende beschikking over heeft verworven;

b) het binnenschip bemand is met personeel van de onderneming;

c) le transport ne constitue qu'une activité accessoire de l'entreprise ;

d) les marchandises transportées appartiennent à l'entreprise ou sont achetées, vendues, produites ou manufacturées par elle dans le cadre de son activité principale.

§2 Est interdit pour une ou plusieurs entreprises d'exploiter de façon abusive une position de dépendance économique dans laquelle se trouvent une ou plusieurs entreprises à son ou à leur égard, des lors que la concurrence est susceptible d'en être affectée sur le marché belge concerné ou une partie substantielle de celui-ci. Peut être considérée comme une pratique abusive : l'imposition de façon directe ou indirecte de tarifs ou d'autres conditions de transaction non équitables.

On entend par "position de dépendance économique", la position de sujétion d'une entreprise à l'égard d'une ou plusieurs autres entreprises caractérisées par l'absence d'alternative raisonnablement équivalente et disponible dans un délai, à des conditions et à des coûts raisonnables, permettant à celle-ci ou à chacune de celles-ci d'imposer des prestations ou des conditions qui ne pourraient pas être obtenues dans des circonstances normales de marché;

Quiconque enfreint l 'interdiction visée à l'alinéa 1er de ce paragraphe, est tenu de l'acquittement des coûts survenus et restés impayés résultant des obligations légales et règlementaires de nature sociale et fiscale pendant l'utilisation du bateau de navigation intérieure.

§ 3. Il est également interdit à quiconque d'utiliser ou de faire utiliser un bateau de navigation intérieure en vue du transport et/ou de l'entreposage de marchandises sans qu'il soit assuré contre tous les risques de la navigation et qu'il remplisse toutes les prescriptions légales.

Cette disposition s'applique également à toute opération d'emport.

c) het vervoer slechts een bijkomstige activiteit van de onderneming is;

d) de vervoerde goederen aan de onderneming toebehoren of door haar gekocht, verkocht, geproduceerd of bewerkt werden in het kader van haar hoofdactiviteit.

§ 2. Het is verboden in hoofde van één of meer ondernemingen misbruik te maken van een positie van economische afhankelijkheid waarin één of meerdere ondernemingen zich bevindt, waardoor de mededinging kan worden aangetast op de betrokken Belgische markt of op een wezenlijk deel daarvan. Er kan sprake zijn van misbruik bij: het rechtstreeks of zijdelings opleggen van onbillijke tarieven of van andere onbillijke contractuele voorwaarden.

Onder "positie van economische afhankelijkheid" wordt verstaan: positie van onderworpenheid van een onderneming ten aanzien van één of meerdere andere ondernemingen gekenmerkt door de afwezigheid van een redelijk equivalent alternatief; beschikbaar binnen een redelijke termijn, en onder redelijke voorwaarden en kosten, die deze of elk van deze ondernemingen toelaten om prestaties of voorwaarden op te leggen die niet kunnen verkregen worden in normale marktomstandigheden;

Eenieder die het verbod bedoeld in het eerste lid van deze paragraaf overtreedt, is gehouden tot voldoening van de tijdens het gebruik van het binnenschip ontstane en onbetaald gebleven kosten welke voortvloeien uit wettelijke en reglementaire verplichtingen van sociale en fiscale aard.

§ 3. Het is eenieder eveneens verboden een binnenschip met het oog op het vervoer en/of de opslag van goederen te gebruiken of te laten gebruiken zonder dat het verzekerd is tegen alle risico's van de vaart en voldoet aan alle wettelijke voorwaarden.

Deze bepaling is tevens van toepassing op elke verrichting van meenemen.

Chapitre 2 - Contrats d'affrètement

Section 1ère – Affrètement coque nue et location-vente

Art. 3.6.2.1. Application matérielle

Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3. et d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes, les parties peuvent décider autrement contractuellement que prévu dans la présente section.

Une fois le contrat de location-vente de navires inscrit au registre maritime où le bateau de navigation intérieure est immatriculé, la faillite, le concordat judiciaire, la cessation de paiement ou l'insolvabilité apparente ou autres cas d'insolvabilité du vendeur-bailleur de navire ou un gage, une saisie ou un privilège sur le bateau de navigation intérieure aux dépens de ce dernier ne peuvent être opposés à l'acheteur-locataire, à moins que le fait donnant lieu à un gage, une saisie ou un privilège sur le bateau de navigation intérieure ne soit imputable à l'acheteur-locataire du navire.

Sous-section 1ère – Affrètement coque nue

Art. 3.6.2.2. Mentions

§ 1er. Le contrat d'affrètement coque nue mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur ;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu, et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée de l'affrètement ;

6° le loyer ;

Hoofdstuk 2 - Bevrachtingsovereenkomsten

Afdeling 1 – Rompbevrachting en huurkoop

Art. 3.6.2.1. Materiële toepassing

Onder voorbehoud van de artikelen 3.6.1.2. en 3.6.1.3. en van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen kunnen partijen contractueel anders bepalen dan voorzien in deze afdeling.

Zodra de overeenkomst van scheepshuurkoop is ingeschreven in het scheepsregister waar het binnenschip is teboekgesteld, kan een faillissement, gerechtelijk concordaat, staking van betaling of kennelijk onvermogen of ander gevallen van insolventie van de scheepshuurverkoper of een pand, beslag of retentie op het binnenschip ten laste van deze laatste, niet tegen de scheepshuurkoper worden ingeroepen tenzij het feit dat aan de grond ligt van een pand, beslag of retentie op het binnenschip aan de huurkoper toe te rekenen is.

Onderafdeling 1 – Rompbevrachting

Art. 3.6.2.2. Vermeldingen

§ 1. De rompbevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de huurprijs;

7° le lieu et la date de signature.

§ 2. L'absence d'une ou de plusieurs des données visées au présent alinéa n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.3. Livraison

Le fréteur doit apporter la diligence raisonnable afin que le bateau de navigation intérieure soit en état de navigabilité lors de la livraison et afin de rendre la coque et les accessoires du bateau prêts pour le service.

Le fréteur doit livrer le bateau de navigation intérieure et l'affréteur doit le reprendre dans le port ou à l'endroit convenu, sur un poste d'amarrage sûr, indiqué le cas échéant par l'affréteur.

Le fréteur doit veiller à ce que le bateau de navigation intérieure dispose des documents de navigation nécessaires.

Art. 3.6.2.4. Restitution

L'affréteur doit restituer le bateau de navigation intérieure dans le port ou à l'endroit convenu, à un poste d'amarrage sûr indiqué le cas échéant par le fréteur.

L'affréteur doit informer le fréteur du moment prévu pour la restitution.

Art. 3.6.2.5. Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du bateau de navigation intérieure lors de la livraison et de la restitution est constaté par un expert, désigné conjointement par le fréteur et l'affréteur.

Les coûts des examens sont supportés par le fréteur et l'affréteur, chacun pour moitié.

Art. 3.6.2.6. Entretien et exploitation

§ 1er. Pendant la durée du contrat, le bateau de navigation intérieure est en pleine possession de l'affréteur et il est, entièrement et à toutes fins, à sa disposition et sous son entière surveillance à tous les égards.

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

Art. 3.6.2.3. Levering

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden om het binnenschip bij levering vaarwaardig te maken, en om de romp en het scheepstoebehoren klaar voor de dienst te maken.

De vervrachter moet het binnenschip leveren, en de bevrachter moet het overnemen in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de bevrachter wordt aangeduid.

De vervrachter moet ervoor zorgen dat het binnenschip beschikt over de nodige scheepsdocumenten.

Artikel 3.6.2.4. Teruggave

De bevrachter moet het binnenschip teruggeven in de overeengekomen haven of plaats, op een veilige ligplaats die desgevallend door de vervrachter wordt aangeduid.

De bevrachter moet de vervrachter van het verwachte tijdstip van teruggave op de hoogte brengen.

Art. 3.6.2.5. Onderzoek bij levering en teruggave

De staat van het binnenschip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door een deskundige, gezamenlijk aangeduid door de vervrachter en de bevrachter.

De kosten van de onderzoeken worden gedragen door de vervrachter en de bevrachter, elk voor de helft.

Art. 3.6.2.6. Onderhoud en uitbating

§ 1. Tijdens de duur van de overeenkomst is het binnenschip in het volle bezit van de bevrachter, staat het volstrekt en voor alle doeleinden te zijner beschikking en staat het in alle opzichten onder zijn volledig toezicht.

L’affréteur doit entretenir le bateau de navigation intérieure et les accessoires du bateau dans un bon état, dans un état d'utilisation convenable et conformément à de bonnes pratiques d'entretien. Il doit maintenir la classe du bateau de navigation intérieure et veiller à ce que tous les certificats nécessaires restent valables.

De bevrachter moet het binnenschip en het scheepstoebehoren onderhouden in een goede staat, in een doelmatige gebruikstoestand en overeenkomstig goede onderhoudspraktijk. Hij moet de klasse van het binnenschip in stand houden en ervoor zorgen dat alle nodige certificaten geldig blijven.

§ 2. L’affréteur doit exploiter le bateau de navigation intérieure à ses propres frais et à ses propres risques.

§ 2. De bevrachter moet het binnenschip op eigen kosten en risico uitbaten.

L'affréteur assume toutes les charges, de quelque nature que ce soit, ayant trait à l'utilisation et à l'exploitation.

De bevrachter staat in voor alle lasten, van welke aard ook, die in verband staan met het gebruik en de uitbating.

Les membres d’équipage sont, à toutes fins, des préposés de l'affréteur, même lorsqu'ils ont été désignés par le fréteur.

De bemanning is voor alle doeleinden aangestelde van de bevrachter, zelfs wanneer deze werden aangeduid door de vervrachter.

L’affréteur assure le respect des dispositions légales relatives à l’équipage.

De bevrachter staat in voor de naleving van de wettelijke bepalingen inzake de bemanning.

§ 3. L'affréteur informe raisonnablement le fréteur de l'utilisation envisagée, de la mise en cale sèche et de réparations importantes.

§ 3. De bevrachter houdt de vervrachter redelijkerwijze op de hoogte van het voorgenomen gebruik, droogzetting en belangrijke herstellingen.

Les réparations importantes sont réalisées en concertation avec le fréteur.

Belangrijke herstellingen gebeuren in overleg met de vervrachter.

§ 4. L’affréteur peut, à ses frais, peindre le bateau de navigation intérieure dans ses couleurs, y appliquer ses signes distinctifs et battre son propre pavillon.

§ 4. De bevrachter mag het binnenschip op zijn kosten schilderen in diens kleuren, er zijn herkenningstekens op aanbrengen en diens eigen vlag voeren.

§ 5. Sans autorisation du fréteur, l’affréteur ne peut pas apporter de modifications structurelles au bateau de navigation intérieure et à ses accessoires. Le fréteur peut imposer que ces modifications soient retirées lors de la restitution.

§ 5. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter aan het binnenschip en het scheepstoebehoren geen structurele veranderingen aanbrengen. De vervrachter mag opleggen dat deze wijzigingen bij teruggave ongedaan zijn gemaakt.

§ 6. L’affréteur peut utiliser tous les accessoires du bateau, étant entendu que les éléments usés ou endommagés doivent être remplacés ou réparés.

§ 6. De bevrachter mag gebruik maken van alle scheepstoebehoren, met dien verstande dat versleten of beschadigde zaken vervangen of moeten worden hersteld.

Art. 3.6.2.7. Assurance

L’affréteur doit veiller à ce que le bateau de navigation intérieure reste assuré, à ses frais, contre des risques en rapport avec la coque et les machines, la guerre, les responsabilités relatives à

Art. 3.6.2.7. Verzekering

De bevrachter moet het binnenschip op zijn kosten verzekerd houden tegen risico's in verband met casco en machines, oorlog, aansprakelijkheden met betrekking tot

l'équipage, la cargaison, la pollution et des dommages occasionnés à des tiers ainsi que contre les risques à assurer obligatoirement.

Les assurances doivent bénéficier à la fois à l'affréteur, au fréteur et, le cas échéant, au créancier hypothécaire.

Le fréteur et l'affréteur doivent se fournir mutuellement tous les renseignements et pièces exigés dans le cadre de l'assurance.

Art. 3.6.2.8. Sûretés

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le bateau de navigation intérieure ne soient pas grevés par des sûretés.

Art. 3.6.2.9. Garantie et saisie

§ 1er. En cas de saisie, d'immobilisation ou de rétention suite à des revendications à l'encontre de l'affréteur, ce dernier doit indemniser le fréteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais résultant de l'exploitation du bateau de navigation intérieure. En cas de saisie, d'immobilisation ou de rétention, l'affréteur doit la faire lever dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté à cet effet.

§ 2. En cas de saisie, d'immobilisation ou de rétention suite à des revendications à l'encontre du fréteur, le fréteur doit faire lever cette saisie, cette immobilisation ou cette rétention dans des délais raisonnables et déposer au besoin une caution ou une sûreté à cet effet. Dans ce cas, le fréteur doit indemniser l'affréteur de toute perte, de tout dommage et de tous frais, y compris le loyer payé, qui découlent directement de la saisie, de l'immobilisation ou de la rétention.

Art. 3.6.2.10. Privilège sur la cargaison

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

Art. 3.6.2.11. Assistance

La rémunération du chef d'assistance et de remorquage revient à l'affréteur.

bemanning, lading, verontreiniging en schade aan derden, alsmede tegen verplicht te verzekeren risico's.

De verzekeringen moeten zowel de bevrachter, de vervrachter als, in voorkomend geval, de hypotheekhouder begunstigen.

De vervrachter en de bevrachter moeten elkaar alle in het raam van de verzekering vereiste inlichtingen en stukken verschaffen.

Art. 3.6.2.8. Zekerheidsrechten

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het binnenschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten.

Art. 3.6.2.9. Vrijwaring en beslag

§ 1. Ingeval van beslag, aanhouding of retentie uit hoofde van aanspraken tegen de bevrachter moet deze de vervrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten die in verband met de uitbating van het binnenschip ontstaan. In geval van beslag, aanhouding of retentie moet de bevrachter deze binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een borg of zekerheid stellen.

§ 2. Ingeval van beslag, aanhouding of retentie uit hoofde van aanspraken tegen de vervrachter moet de vervrachter dit beslag, aanhouding of retentie binnen een redelijke tijd laten opheffen en daartoe zo nodig een borg of zekerheid stellen. Alsdan moet de vervrachter de bevrachter vergoeden voor alle verlies, schaden en kosten, met inbegrip van betaalde huur, die rechtstreeks uit het beslag, aanhouding of retentie voortvloeien.

Art. 3.6.2.10. Ladingvoorrecht

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op elke lading die toebehoort aan de bevrachter.

Art. 3.6.2.11. Berging

Hulp- en sleeploon komt toe aan de bevrachter.

Art. 3.6.2.12. Enlèvement d'épaves

L'affréteur doit indemniser et garantir le fréteur contre tous les frais associés à l'enlèvement d'épaves ou d'obstacles.

Art. 3.6.2.13. Avarie commune

L'affréteur doit garantir le fréteur pour la contribution en avarie commune.

Art. 3.6.2.14. Transfert, sous-affrètement et vente

§ 1er. Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas céder l'affrètement coque nue ou autoriser un sous-affrètement coque nue.

§ 2. Sans autorisation de l'affréteur et reprise de l'affrètement coque nue par l'acheteur, le fréteur ne peut pas vendre le bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.15. Guerre

Sans autorisation du fréteur, l'affréteur ne peut pas faire naviguer le bateau de navigation intérieure dans des zones où le bateau, la cargaison, l'équipage ou les personnes embarquées sont exposés à des risques de guerre, de guerre civile, d'hostilités, d'insurrection, de mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

Art. 3.6.2.16. Résiliation

§ 1er. Le fréteur peut résilier le contrat lorsque l'affréteur ne donne pas suite à une mise en demeure raisonnable :

1° de payer le loyer ;

2° de respecter ses obligations relatives à la zone de navigation autorisée ou à l'assurance ; ou

3° d'entretenir le bateau de navigation intérieure et ses accessoires.

§ 2. L'affréteur peut résilier le contrat lorsque, malgré une mise en demeure, le fréteur néglige de satisfaire à ses obligations.

Art. 3.6.2.12. Wrakkenopruiming

De bevrachter moet de vervrachter vergoeden en vrijwaren voor alle kosten in verband met de ruiming van wrakken of hindernissen.

Art. 3.6.2.13. Averij-grosse

De bevrachter dient de vervrachter te vrijwaren voor de bijdrage in averij-grosse.

Art. 3.6.2.14. Overdracht, onderbevrachting en verkoop

§ 1. Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter de rompbevrachting niet overdragen of een onderrompbevrachting toestaan.

§ 2. Zonder instemming van de bevrachter en overname van de rompbevrachting door de koper, mag de vervrachter het binnenschip niet verkopen.

Art. 3.6.2.15. Oorlog

Zonder instemming van de vervrachter mag de bevrachter het binnenschip niet doen varen in gebieden waarin het binnenschip, de lading, de bemanning of de opvarenden worden blootgesteld aan risico's van oorlog, burgeroorlog, vijandelijkheden, oproer, mijnen, terrorisme of blokkade veroorzaakt door publieke of private personen.

Art. 3.6.2.16. Beëindiging

§ 1. De vervrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de bevrachter geen gevolg geeft aan een redelijke ingebrekestelling om:

1° de huurprijs te betalen;

2° zijn verplichtingen in verband met het toegelaten vaargebied of de verzekering na te komen; of

3° het binnenschip en het scheepstoebehoren te onderhouden.

§ 2. De bevrachter mag de overeenkomst beëindigen wanneer de vervrachter, ondanks een ingebrekestelling, nalaat aan zijn verplichtingen te voldoen.

§ 3. Le contrat est réputé avoir été résilié lorsque le bateau de navigation intérieure a été entièrement perdu ou lorsqu'il a été endommagé de façon telle que les parties ou l'assureur assimilent le dommage à une perte totale ou lorsqu'il se trouve dans un état tel qu'une réparation ne peut raisonnablement pas être souhaitée.

§ 4. Chaque partie peut résilier le contrat en cas de dissolution, de liquidation, de faillite ou de toute autre procédure d'insolvabilité dans le chef de l'autre partie.

§ 5. En cas de résiliation conformément aux paragraphes précédents, le fréteur a le droit de reprendre possession du bateau de navigation intérieure dans le port actuel ou le premier port suivant.

§ 6. La résiliation du contrat ne porte pas atteinte aux droits acquis par les parties ni aux créances qu'elles possèdent le cas échéant.

Art. 3.6.2.17. Prescription

§ 1er. Sous réserve des dispositions de l'article 3.6.3.26, toutes les actions relatives à un contrat d'affrètement coque nue se prescrivent par cinq ans à dater de la résiliation du contrat.

Le délai de prescription peut être suspendu et interrompu.

§ 2. Des actions récursoires relatives à l'établissement, à l'exécution et à la résiliation d'un contrat d'affrètement coque nue peuvent, même après l'expiration du délai visé au paragraphe 1er, être introduites dans les 90 jours à dater du moment où une action en justice a été intentée à l'encontre du demandeur ou du moment où le sinistre a été réglé à l'amiable.

§ 3. Toute clause visant à raccourcir les délais visés aux deux premiers paragraphes est nulle.

§ 3. De overeenkomst wordt vermoed te zijn beëindigd wanneer het binnenschip volledig verloren is of wanneer het binnenschip zodanig beschadigd is dat de partijen of de verzekeraar de schade met volledig verlies gelijkstellen, of zich in een dusdanige toestand bevindt dat herstelling redelijkerwijze niet kan worden verlangd.

§ 4. Elke partij mag de overeenkomst beëindigen in geval van ontbinding, vereffening, faillissement of enige andere insolventieprocedure in hoofde van de andere partij.

§ 5. Bij beëindiging overeenkomstig de vorige paragrafen heeft de vervrachter het recht om het binnenschip in de huidige of de eerstvolgende haven terug in bezit te nemen.

§ 6. De beëindiging van de overeenkomst doet geen afbreuk aan de door partijen verworven rechten en aan de vorderingen welke zij desgevallend bezitten.

Art. 3.6.2.17. Verjaring

§ 1. Onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 3.6.3.26., verjaren alle vorderingen verband houdende met een rompbevrachtingsovereenkomst door verloop van vijf jaar na beëindiging van de rompbevrachtingsovereenkomst.

De verjaringstermijn kan worden geschorst en gestuit.

§ 2. Vorderingen tot verhaal in verband met de totstandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1 bedoelde termijn, worden ingesteld binnen 90 dagen nadat tegen de eiser een rechtsvordering is ingesteld of nadat hij het schadegeval in der minne heeft geregeld.

§ 3. Elk beding tot verkorting van de in de eerste twee paragrafen bedoelde termijnen is nietig.

Sous-section 2 – Location-vente

Art. 3.6.2.18. Droits et obligations pendant la location

Les dispositions de la sous-section 1re, section 1, chapitre 2, titre 6, livre 3 s'appliquent également à la période pendant laquelle l'acquéreur en location-vente loue le bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.19. Droits et obligations lors de l'achat

Le bateau de navigation intérieure est livré libre de sûretés et d'autres charges et dans l'état dans lequel il se trouve, avec toutes ses défectuosités apparentes et non apparentes.

Toute clause dans le contrat selon laquelle le prix d'achat déterminé ou déterminable peut être modifié pendant la durée du contrat est nulle.

La propriété du bateau de navigation intérieure est transférée contre le paiement du solde du prix de vente.

Section 2 – Affrètement à temps et au voyage

Sous-section 1ère – Affrètement à temps

Art. 3.6.2.20. Application matérielle

Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3. et d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes, les parties peuvent décider autrement contractuellement que prévu dans la présente sous-section.

Art. 3.6.2.21. Mentions

§ 1er. Le contrat d'affrètement mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur ;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de

Onderafdeling 2 – Huurkoop

Art. 3.6.2.18. Rechten en plichten tijdens de huur.

De bepalingen van onderafdeling 1 van afdeling 1, hoofdstuk 2, titel 6, boek 3 zijn eveneens van toepassing op de periode waarin de huurkoper het binnenschip huurt.

Art. 3.6.2.19. Rechten en plichten bij de koop.

Het binnenschip wordt geleverd vrij van scheepszekerheidsrechten en andere lasten en in de staat waarin het zich bevindt, met al zijn zichtbare en onzichtbare gebreken.

Nietig is elk beding, volgens hetwelk de in de overeenkomst bepaalde of bepaalbare koopprijs, tijdens de duur van de overeenkomst kan worden gewijzigd.

De eigendom van het binnenschip gaat over tegen betaling van de resterende koopprijs.

Afdeling 2 – Tijd- en reisbevrachting

Onderafdeling 1 – Tijdbevrachting

Art. 3.6.2.20. Materiële toepassing

Onder voorbehoud van de artikelen 3.6.1.2. en 3.6.1.3. en van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen kunnen partijen contractueel anders bepalen dan voorzien in deze onderafdeling.

Art. 3.6.2.21. Vermeldingen

§ 1 De bevrachtingsovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée de l'affrètement ;

6° le fret ;

7° le lieu et la date de signature.

§ 2. L'absence d'une ou de plusieurs des données visées au présent alinéa n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.22. Durée

Le bateau de navigation intérieure est affrété pour la durée stipulée, qui prend cours au moment convenu entre les parties.

Art. 3.6.2.23. Zone de navigation

Le bateau de navigation intérieure est utilisé sur les voies navigables sur lesquelles il est autorisé.

Art. 3.6.2.24. Sous-affrètement

Sans préjudice de ses obligations en vertu du contrat d'affrètement, l'affréteur peut sous-affréter le bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.25. Obligations du fréteur

§ 1er. Le bateau de navigation intérieure doit être en état de navigabilité et approprié, et disposer des documents de navigation et assurance nécessaires.

§ 2. Les cales du bateau de navigation intérieure doivent être propres et prêtes à prendre à bord la cargaison.

Art. 3.6.2.26. Restitution

À la résiliation du contrat, l'affréteur doit restituer le bateau de navigation intérieure au fréteur dans l'état où il se trouvait, compte tenu d'une usure normale.

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de vracht;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

Art. 3.6.2.22. Duur

Het binnenschip wordt bevracht voor de bedongen tijd die ingaat op de tussen partijen overeengekomen tijdstip.

Art. 3.6.2.23. Vaargebied

Het binnenschip wordt ingezet op vaarwegen waarvoor het toegelaten is.

Art. 3.6.2.24. Onderbevrachting

Onverminderd zijn verplichtingen onder de bevrachtingsovereenkomst, mag de bevrachter het binnenschip onderbevrachten.

Art. 3.6.2.25. Verplichtingen van de vervrachter

§ 1. Het binnenschip moet vaarwaardig en geschikt zijn, en beschikken over de nodige scheepsdocumenten en verzekering.

§ 2. De ruimen van het binnenschip moeten zuiver zijn, en klaar om lading aan boord te nemen.

Art. 3.6.2.26. Teruggave

De bevrachter moet bij beëindiging van de overeenkomst het binnenschip aan de vervrachter teruggeven in dezelfde staat, rekening houdend met normale sleet.

Toutefois, l'affréteur n'est pas responsable des dommages qui sont imputables au fréteur ou qui sont causés par des tiers autres que les préposés, mandataires ou agents d'exécution de l'affréteur ou du destinataire.

De bevrachter staat echter niet in voor schade toerekenbaar aan de vervrachter of veroorzaakt door derden, niet zijnde ondergeschikten, lasthebbers of uitvoeringsagenten van de bevrachter.

Art. 3.6.2.27. Examen lors de la livraison et de la restitution

L'état du bateau de navigation intérieure lors de la livraison et de la restitution est constaté par un expert, désigné conjointement par le fréteur et l'affréteur.

Les coûts des examens sont supportés par le fréteur et l'affréteur, chacun pour moitié.

Art. 3.6.2.27. Onderzoek bij levering en teruggave

De staat van het binnenschip bij levering en teruggave wordt vastgesteld door een deskundige, gezamenlijk aangeduid door de vervrachter en de bevrachter.

De kosten van de onderzoeken worden gedragen door de vervrachter en de bevrachter, elk voor de helft.

Art. 3.6.2.28. Obligations de l'affréteur

L'affréteur fournit à ses frais les carburants et huiles de graissage appropriés et paie les droits de navigation, de port, de pilotage et de remorquage.

Les retards et les frais causés par les conditions météorologiques ou la navigation en eau peu profonde sont à charge de l'affréteur.

Art. 3.6.2.28. Verplichtingen van de bevrachter

De bevrachter staat op zijn kosten in voor geschikte brandstoffen, smeeroliën, alsmede voor de vaartrechten, haven- , loods-, en sleepgelden.

Oponthoud en kosten veroorzaakt door de weersomstandigheden of varen in ondiep water zijn ten laste van de bevrachter.

Art. 3.6.2.29. Carburant

§ 1er. Le niveau du carburant présent à bord est constaté lors de livraison et la restitution du bateau de navigation intérieure. La différence est réglée entre les parties à la résiliation du contrat.

§ 2. L'affréteur assume la responsabilité des dommages subis par le fréteur des suites d'un carburant inapproprié pris à bord ou ne possédant pas la qualité convenue, ainsi que des frais d'élimination de ce carburant et son remplacement.

Art. 3.6.2.29. Brandstof

§ 1. Bij levering en teruggave van het binnenschip wordt de stand van de aan boord aanwezige brandstof vastgesteld. Bij beëindiging van de overeenkomst wordt het verschil tussen partijen afgerekend.

§ 2. De bevrachter is aansprakelijk voor de schade die de vervrachter lijdt ingevolgde het aan boord nemen van brandstof die ongeschikt is of niet de overeengekomen kwaliteit bezit, alsook voor de kosten van het verwijderen van deze brandstof en de vervanging ervan.

Art. 3.6.2.30. Fret

L'affréteur doit payer le fret convenu.

Sauf stipulation contraire, le fret est dû par jour.

Art. 3.6.2.30. Vracht

De bevrachter moet de overeengekomen vracht betalen.

Behoudens afwijkend beding is de vracht verschuldigd per dag.

Le fret est exigible au plus tard le dernier jour du mois auquel il se rapporte.

Une compensation entre le fret dû et une créance contestée de l'affréteur n'est pas autorisée.

De vracht is opeisbaar uiterlijk de laatste dag van de maand waarop hij betrekking heeft.

Compensatie tussen de verschuldigde vracht en een betwiste vordering van de bevrachter is niet toegelaten.

Art. 3.6.2.31. Suspension

À défaut de paiement à la fin des trois jours qui suivent une mise en demeure, le fréteur peut, sans préjudice de son droit à des dommages-intérêts, retirer le bateau de navigation intérieure du service.

En cas de manquement de l'affréteur à payer le fret, le fréteur peut, sans préjudice du droit de mettre le bateau de navigation intérieure hors service, suspendre l'exécution de toutes ses obligations. Le fret se poursuit toutefois et l'affréteur est responsable de toutes les conséquences.

Art. 3.6.2.31. Opschorting

Bij gebreke aan betaling na verloop van drie dagen volgend op een ingebrekestelling mag de vervrachter, onverminderd zijn recht op schadevergoeding, het binnenschip terugtrekken uit de dienst.

Bij elk in gebreke blijven van de bevrachter om de vracht te betalen mag de vervrachter, onverminderd het recht het binnenschip uit dienst te nemen, de uitvoering van al zijn verplichtingen opschorten. De vracht loopt evenwel door en de bevrachter is aansprakelijk voor alle gevolgen.

Art. 3.6.2.32. Interruption du fret

Le fret n'est pas dû pour la période pendant laquelle le bateau de navigation intérieure ne peut être utilisé en raison d'un manquement imputable au fréteur.

Pendant la durée d'interruption du fret, tous les carburants sont à charge du fréteur.

Art. 3.6.2.32. Onderbreking van de vracht

De vracht is niet verschuldigd voor de tijd dat het binnenschip niet kan worden ingezet wegens een aan de vervrachter toerekenbare tekortkoming.

Tijdens de duur van de onderbreking van de vracht zijn alle brandstoffen ten laste van de vervrachter.

Art. 3.6.2.33. Exonérations

Le fréteur et l'affréteur sont déchargés de responsabilité mutuelle en cas de force majeure.

Art. 3.6.2.33. Ontheffingen

De vervrachter en de bevrachter zijn jegens elkaar van aansprakelijkheid ontheven in geval van overmacht.

Art. 3.6.2.34. Sûretés

Les créances du fréteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

L'affréteur doit veiller à ce que les droits et le titre du fréteur sur le bateau de navigation intérieure ne soient pas grevés par des sûretés.

Art. 3.6.2.34. Zekerheidsrechten

De vorderingen van de vervrachter uit hoofde van de overeenkomst zijn verhaalbaar en bevoorrecht op alle aan de bevrachter toebehorende lading.

De bevrachter staat ervoor in dat de rechten en de titel op het binnenschip van de vervrachter niet worden bezwaard door zekerheidsrechten.

Art. 3.6.2.35. Navigation

Le fréteur reste responsable de la navigation, des actes des pilotes et des remorqueurs, de l'assurance, de l'équipage et de toutes les autres matières liées à l'exploitation du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.36. Guerre

Si le fréteur estime que le bateau de navigation intérieure peut être exposé, à un endroit ou dans une zone, à des risques de guerre ou à des risques de guerre civile, de révolution, de terrorisme, de blocus ou d'événements comparables, il n'est pas tenu de s'y rendre, et le bateau de navigation intérieure peut quitter ledit lieu ou ladite zone.

Art. 3.6.2.37. Agents d'exécution, mandataires ou préposés

L'affréteur doit indemniser les dommages occasionnés au bateau de navigation intérieure par des agents d'exécution, mandataires ou préposés.

Si les dommages mettent en péril la navigabilité, la sécurité de l'équipage ou l'opérationnalité du bateau de navigation intérieure, l'affréteur doit procéder immédiatement et à ses frais à des réparations, pendant lesquelles aucune interruption du fret ne s'applique.

Art. 3.6.2.38. Navigation économique

Le fréteur doit apporter la diligence nécessaire pour que la consommation de carburant du bateau de navigation intérieure soit limitée, compte tenu des nécessités du voyage.

Art. 3.6.2.39. Interruptions de travail

En cas de grève, d'interruption de travail, de boycott ou de tout autre problème en lien avec l'occupation de l'équipage, la perte de temps vaut interruption du paiement du fret.

Art. 3.6.2.40. Prescription

§ 1er. Toutes les actions découlant des matières régies au chapitre 3 du présent titre se prescrivent conformément à l'article 3.6.3.24.

Art. 3.6.2.35. Navigatie

De vervrachter blijft verantwoordelijk voor de navigatie, daden van loodsen en slepers, verzekering, bemanning en alle andere aangelegenheden, verband houdende met de exploitatie van het binnenschip.

Art. 3.6.2.36. Oorlog

Ingeval de vervrachter oordeelt dat het binnenschip op een plaats of in een gebied kan worden blootgesteld aan oorlogsrisico's of aan risico's van burgeroorlog, omwenteling, terrorisme, blokkade of vergelijkbare gebeurtenissen, is hij niet verplicht zich daarheen te begeven, en mag het binnenschip dergelijke plaats of gebied verlaten.

Art. 3.6.2.37. Uitvoeringsagenten, lasthebbers of ondergeschikten

De bevrachter moet de schade vergoeden die aan het binnenschip wordt berokkend door uitvoeringsagenten, lasthebbers of ondergeschikten .

Ingeval de schade de vaarwaardigheid, de veiligheid van de bemanning of de bedrijfsklaarheid van het binnenschip in het gedrang brengt, moet de bevrachter onmiddellijk en op zijn kosten overgaan tot herstellingen, tijdens welke geen onderbreking van de vracht intreedt.

Art. 3.6.2.38. Economisch varen

De vervrachter moet behoorlijke zorg aanwenden opdat het brandstofverbruik van het binnenschip, met inachtneming van de noodwendigheden van de reis, wordt beperkt.

Art. 3.6.2.39. Arbeidsonderbrekingen

In geval van staking, arbeidsonderbreking, boycot of enige andere moeilijkheid in verband met de tewerkstelling van de bemanning, geldt het tijdverlies als onderbreking van de vracht.

Art. 3.6.2.40. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit aangelegenheden geregeld in hoofdstuk 3 van deze titel verjaren overeenkomstig art. 3.6.3.24.

Toutes les autres actions se prescrivent par un an à dater du fait donnant lieu à l'action.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles du droit commun.

L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente sous-section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 6. Toute clause visant à raccourcir les délais visés au présent article est nulle.

Sous-section 2 – Affrètement au voyage

Art. 3.6.2.41. Application matérielle

Sauf stipulation contraire, les articles 3.6.2.20, 3.6.2.21, 3.6.2.24, 3.6.2.25, 3.6.2.33 à 3.6.2.38 alinéa 1er, 3.6.2.40 sont d'application.

Section 3- Contrat de séjour et contrat en séjour et/ou navigation

Art. 3.6.2.42. Application matérielle

Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3. et d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes, les parties peuvent décider

Alle overige vorderingen verjaren door verloop van één jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan.

§2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van gemeen recht.

De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze onderafdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

§ 6. Elk beding dat strekt tot verkorting van de in dit artikel bedoelde termijnen, is nietig.

Onderafdeling 2 – Reisbevrachting

Art. 3.6.2.41. Materiële toepassing

Tenzij anders overeengekomen, zijn de artikels 3.6.2.20, 3.6.2.21, 3.6.2.24, 3.6.2.25, 3.6.2.33 tot en met 3.6.2.38 eerste lid, 3.6.2.40 van toepassing.

Afdeling 3 – Ligovereenkomst en overeenkomst om te liggen en / of te varen

Art. 3.6.2.42. Materiële toepassing

Onder voorbehoud van de artikelen 3.6.1.2. en 3.6.1.3. en van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen kunnen partijen

autrement contractuellement que prévu dans la présente section.

Sous-section 1ère – Contrat de séjour

Art. 3.6.2.43. Mentions

§ 1er. Le contrat de séjour mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du fréteur et de l'affréteur ;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée de l'affrètement ;

6° le fret ;

7° le lieu et la date de signature.

§ 2. L'absence d'une ou de plusieurs des données visées au présent alinéa n'affecte pas la validité du contrat.

Art. 3.6.2.44. Durée du contrat

Le contrat est conclu pour une durée déterminée ou indéterminée.

Si le contrat est de durée indéterminée, chaque partie a le droit de le résilier moyennant un préavis de 15 jours.

Si, à l'expiration du contrat, la cargaison n'a pas été complètement déchargée, le fréteur a droit à une indemnisation pour tous les dommages qu'il subit de ce fait.

contractueel anders bepalen dan voorzien in deze afdeling.

Onderafdeling 1 - Ligovereenkomst

Art. 3.6.2.43 Vermeldingen

§ 1 De ligovereenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de vervrachter en de bevrachter;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de bevrachting;

6° de vracht;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

§ 2. Het ontbreken van één of meer in dit lid genoemde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

Art. 3.6.2.44. Duur van de overeenkomst

De overeenkomst wordt aangegaan voor bepaalde of onbepaalde duur.

Indien de overeenkomst voor onbepaalde duur is, heeft elke partij het recht deze op te zeggen met inachtneming van een opzegtermijn van 15 dagen.

Indien op het tijdstip waarop de overeenkomst eindigt, de lading niet geheel gelost is, heeft de vervrachter recht op vergoeding van alle schade die hij daardoor lijdt.

Art. 3.6.2.45. État du bateau de navigation intérieure

§ 1er. Le fréteur doit mettre le bateau de navigation intérieure à la disposition de l'affréteur en bon état d'entretien et de manière appropriée pour la cargaison.

§ 2. Si le bateau de navigation intérieure n'est pas en bon état, l'affréteur peut résilier le contrat avant le chargement sans être redevable d'une quelconque indemnité.

La charge de la preuve de l'état défectueux du bateau de navigation intérieure incombe à l'affréteur.

§ 3. L'affréteur qui a accepté un bateau de navigation intérieure en mauvais état d'entretien le fait à ses risques et périls et ne peut s'en prévaloir pour rendre le fréteur responsable des avaries qui en seraient la conséquence.

Art. 3.6.2.46. Emplacement de séjour

§ 1er. Le fréteur doit, à ses frais, amener le bateau de navigation intérieure à l'endroit désigné pour le séjour.

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

Si les dangers de l'emplacement ne sont pas apparents, l'affréteur qui ordonne au fréteur d'y placer son bateau de navigation intérieure est de plein droit responsable des risques inhérents à cet emplacement.

Sans préjudice de ce qui précède, l'affréteur est tenu de veiller, pendant tout le temps où le bateau de navigation intérieure se trouve au lieu de chargement ou de déchargement désigné, à ce qu'il puisse s'amarrer, séjourner, déhaler, charger et repartir en toute sécurité.

Art. 3.6.2.45. Staat van het binnenschip

§ 1. De vervrachter moet het binnenschip in goede staat van onderhoud en ladinggeschikt ter beschikking stellen van de bevrachter.

§ 2. Ingeval het binnenschip niet in goede staat is mag de bevrachter de overeenkomst voor de belading opzeggen zonder enige vergoeding verschuldigd te zijn.

De bewijslast in verband met de gebrekkige staat van het binnenschip rust op de bevrachter.

§ 3. De bevrachter die het binnenschip in slechte staat van onderhoud aanvaardt, doet dit op eigen risico en kan zich daar niet op beroepen om de vervrachter aansprakelijk te stellen voor de beschadiging die er het gevolg van zou zijn.

Art. 3.6.2.46 Ligplaats

§ 1. De vervrachter moet het binnenschip op eigen kosten op de plaats brengen die voor het liggen is aangewezen.

Indien hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of gevaar oplevert voor schade aan het binnenschip, mag hij weigeren erheen te varen, tenzij de bevrachter zich er schriftelijk toe verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die het binnenschip ten gevolge van de aan die plaats verbonden risico's mocht overkomen.

Indien de gevaren van de plaats niet zichtbaar zijn, is de bevrachter die de vervrachter beveelt zijn binnenschip aldaar te leggen, van rechtswege aansprakelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.

Onverminderd het voorgaande is de bevrachter verplicht gedurende de ganse tijd dat het binnenschip zich op de aangewezen laad- of losplaats bevindt, er voor te zorgen dat het veilig kan afmeren, liggen, verhalen, laden en vertrekken.

Art. 3.6.2.47. Chargement et déchargement

§ 1er. L'affréteur est responsable du chargement et du déchargement des marchandises.

Par chargement, on entend également l'arrimage et le calage de la cargaison.

Le déchargement d'un bateau de navigation intérieure comprend également les mesures nécessaires au déchargement des restes et au lavage, au dégazage et à la ventilation et à la réception des déchets ainsi que les mesures nécessaires à la délivrance d'une attestation de déchargement, si ces mesures sont obligatoires en vertu de la CDNI.

§ 2. Le fréteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.48. Obligation d'information concernant les marchandises

L'affréteur est soumis aux mêmes obligations d'information concernant les marchandises que l' expéditeur en vertu de la sous-section 2 du chapitre 3 du présent titre.

Si l'affréteur ne respecte pas cette obligation, le fréteur a le droit de résilier le contrat et de décharger les marchandises aux frais de l'affréteur, sans préjudice du droit à indemnisation pour tous les dommages qu'il subit.

Art. 3.6.2.49. Réception et livraison des marchandises

Sauf s'il en a été convenu autrement, la réception et la livraison des marchandises ont lieu à bord du bateau de navigation intérieure.

Art. 3.6.2.50. Responsabilité du fréteur

La responsabilité du fréteur, de ses préposés et de ses mandataires pour les dommages causés à la cargaison est régie par les dispositions du chapitre 3 du présent titre.

Toute clause dérogeant à la présente disposition est nulle.

Art. 3.6.2.47. Laden en lossen

§ 1. De bevrachter staat in voor het laden en lossen van de goederen.

Onder laden wordt mede verstaan het stuwen en vastzetten van de lading.

Tot het lossen van een binnenschip behoren tevens de maatregelen tot nalossen en wassen, ontgassen en ventileren en inname van afval, en tot afgifte van een losverklaring, indien deze op grond van het CDNI verplicht zijn.

§ 2. De vervrachter staat ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het binnenschip niet in gevaar brengt.

Art. 3.6.2.48. Informatieplicht m.b.t. de goederen

De bevrachter is met betrekking tot de goederen gehouden tot dezelfde informatie-verplichtingen als de afzender onder onderafdeling 2 van hoofdstuk 3 van deze titel.

Indien de bevrachter die verplichting niet nakomt, is de vervrachter gerechtigd de overeenkomst te ontbinden en de goederen op kosten van de bevrachter te lossen, onverminderd het recht op vergoeding van alle schade die hij lijdt.

Art. 3.6.2.49. Inontvangstneming en aflevering goederen

Tenzij anders overeengekomen vindt de inontvangstneming en de aflevering van goederen plaats aan boord van het binnenschip.

Art. 3.6.2.50. Aansprakelijkheid van de vervrachter

De aansprakelijkheid van de vervrachter, zijn ondergeschikten en lasthebbers voor schade aan de lading wordt geregeld door de bepalingen van hoofdstuk 3 van deze titel.

Nietig is elk beding dat van deze bepaling afwijkt.

Art. 3.6.2.51. Fret

§ 1er. Quelle que soit l'heure à laquelle finit le chargement ou le déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

§ 2. Le fréteur a également droit à une indemnisation pour tous les frais de remorquage et de déhalage ainsi que pour tous les autres frais raisonnablement engagés en vue du séjour.

§ 3. Le fret et les autres créances et frais grevant les marchandises sont dus sans que l'affréteur ait droit à compensation avec les dommages contestés à la cargaison ou la perte de la cargaison.

§ 4. Si l'affrètement porte sur la navigation et le séjour, le fréteur ne peut être tenu de commencer le voyage avant que le fret pour le séjour et les frais engagés le cas échéant aient été payés.

Art. 3.6.2.52. Prescription

§ 1er. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente sous-section se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées.

Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles du droit commun.

L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente sous-section pourra être exercée même après

Art. 3.6.2.51 Vracht

§ 1. De vracht is voor de gehele dag verschuldigd, onverschillig op welk uur het laden of het lossen eindigt.

§ 2. De vervrachter heeft tevens recht op vergoeding van alle sleep- en verhaalkosten alsook alle andere kosten die met het oog op het liggen redelijkerwijs zijn gemaakt

§ 3. De vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen en kosten, zijn verschuldigd zonder recht van de bevrachter op verrekening met betwiste schade aan of verlies van lading.

§ 4. Indien de bevrachting betrekking heeft op varen en liggen kan de vervrachter niet verplicht worden de reis aan te vatten alvorens de vracht voor het liggen en de desgevallend gemaakte kosten betaald zijn.

Art. 3.6.2.52. Verjaring

§1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop deze onderafdeling van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd.

De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van gemeen recht.

De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze onderafdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in het

l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 6. Toute clause visant à raccourcir les délais visés au présent article est nulle.

Sous-section 2 - Contrat en séjour et/ou navigation

Art. 3.6.2.53. Dispositions applicables

Les dispositions de la sous-section 1re s'appliquent également au séjour dans le cadre d'un contrat en séjour et/ou navigation.

La navigation est régie conformément aux dispositions de l'article 3.6.3.2.

Chapitre 3. Contrats de transport

Section 1ère – Transport de marchandises

Sous-section 1ére – Dispositions générales

Art. 3.6.3.1. Définitions

Pour l'application de la section 1re du présent chapitre 3, on l'entend par:

1° « contrat de transport » : tout contrat, quelle que soit sa dénomination, par lequel un transporteur s'engage contre paiement d'un fret, à transporter des marchandises par voies d'eau intérieures ;

2° « transporteur » : toute personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un expéditeur ;

3° « transporteur substitué » : toute personne, autre que le préposé ou le mandataire du transporteur, à laquelle l'exécution du transport ou d'une partie du transport a été confiée par le transporteur ;

eerste en tweede lid bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

§ 6. Elk beding dat strekt tot verkorting van de in dit artikel bedoelde termijnen, is nietig.

Onderafdeling 2 – Overeenkomst om te liggen en / of te varen

Art. 3.6.2.53. Toepasselijke bepalingen

De bepalingen van onderafdeling 1 zijn eveneens van toepassing op het liggen onder een overeenkomst om te liggen en/of te varen.

Het varen wordt geregeld overeenkomstig de bepalingen van art. 3.6.3.2.

Hoofdstuk 3. Vervoerovereenkomsten

Afdeling 1 - Goederenvervoer

Onderafdeling 1 – Algemene bepalingen

Art. 3.6.3.1. Begrippen

Voor de toepassing van afdeling 1 van dit hoofdstuk 3 wordt verstaan onder:

1° "vervoerovereenkomst": elke overeenkomst, ongeacht hoe deze wordt aangeduid, waarbij een vervoerder zich verbindt tegen betaling van vracht goederen te vervoeren over de binnenwateren;

2° "vervoerder": een ieder door wie of namens wie een vervoerovereenkomst is gesloten met een afzender;

3° "ondervervoerder": een ieder, anders dan de ondergeschikte of lasthebber van de vervoerder, aan wie de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk door de vervoerder is toevertrouwd;

4° « expéditeur » : toute personne par laquelle ou au nom de laquelle ou pour le compte de laquelle un contrat de transport a été conclu avec un transporteur ;

4° “afzender”: een ieder door wie of namens wie of voor wiens rekening een vervoerovereenkomst is gesloten met een vervoerder;

5° « destinataire » : la personne habilitée à prendre livraison des marchandises ;

5° “geadresseerde”: de persoon die gerechtigd is de goederen in ontvangst te nemen;

6° « document de transport » : un document faisant preuve d’un contrat de transport et constatant la prise en charge ou la mise à bord des marchandises par un transporteur, établi sous la forme d’un connaissement ou d’une lettre de voiture ou de tout autre document en usage dans le commerce ;

6° “vervoersdocument”: een document dat het bewijs vormt van een vervoerovereenkomst en dat de inontvangstneming of het aan boord nemen van goederen door een vervoerder aantoont, opgemaakt in de vorm van een cognossement of vrachtbrief of in de vorm van elk ander in de handel gebruikelijk document;

7° « marchandises » : ne comprend ni les navires remorqués ou poussés ni les bagages et véhicules des passagers ; lorsque les marchandises sont réunies dans un conteneur, sur une palette ou dans ou sur un dispositif de transport similaire ou lorsqu’elles sont emballées, le terme « marchandises » s’entend également dudit dispositif de transport ou dudit emballage s’il est fourni par l’expéditeur ;

7° “goederen”: wordt onder goederen niet begrepen gesleepte of geduwde schepen, noch de bagage noch de voertuigen van de vervoerde personen; indien de goederen in een container, op een pallet of in of op een soortgelijke vervoerseenheid zijn samengebracht of indien zij zijn verpakt, wordt onder “goederen” eveneens deze vervoerseenheid of verpakking verstaan, indien deze door de afzender wordt verschaft;

8° l’expression « par écrit » : à moins que les personnes concernées n’en disposent autrement, comprend la situation dans laquelle l’information est transmise par un moyen électronique, optique ou tout autre moyen de communication similaire, y compris mais non exclusivement, par télégramme, télécopie, télex, courrier électronique ou par échange de données informatisées (EDI), pour autant que l’information reste accessible pour être utilisée ultérieurement comme référence ;

8° “schriftelijk”: tenzij de betrokken personen anders zijn overeengekomen, ook de situatie waarbij informatie wordt doorgegeven via elektronische, optische of soortgelijke communicatiemiddelen, met inbegrip van, doch niet beperkt tot telegrammen, telefaxen, telexberichten, elektronische post of elektronische gegevensuitwisseling (EDI), mits de informatie beschikbaar blijft om vervolgens als referentie te worden gebruikt;

9° « unités de compte » : le droit de tirage spécial fixé par le Fonds monétaire international ;

9°: "rekeneenheden": het bijzonder trekkingsrecht vastgesteld door het Internationaal Monetair Fonds;

10° « délai de starie » : le délai de chargement et/ou déchargement ;

10° “ligtijd”: de termijn om te laden en/of te lossen;

11° « surestaries » : désignent l’indemnité due pour le dépassement du délai de starie, de chargement ou de déchargement, selon ce qui a été stipulé ;

11°“overliggeld”: De schadevergoeding verschuldigd wegens de overschrijding van de lig-, laad- of lostijd, al naargelang wat bedongen is;

12° « contrat de transport multimodal de marchandises » : le contrat de transport de marchandises, par lequel le transporteur (transporteur multimodal) s’engage au moyen du même et unique contrat envers l’expéditeur que le

12° “overeenkomst van multimodaal goederenvervoer”: de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder (Multimodale vervoerder) zich bij een en dezelfde overeenkomst tegenover de afzender verbindt dat

transport sera effectué en partie par mer, par voies navigables intérieures, par route, par chemin de fer, par air ou par pipeline ou au moyen de toute autre technique de transport ;

13° « contrat de transport flexi modal de marchandises » : le contrat de transport de marchandises, par lequel le transporteur s'engage à transporter vis-à-vis de l'expéditeur et dont le mode de transport est indéterminé.

Art. 3.6.3.2. Application internationale et matérielle

§ 1er . Indépendamment de la dénomination du contrat, la présente Section s'applique à tout transport par bateau de navigation intérieure non visé par les dispositions de « la Convention CMNI », y compris le transport par bateau de navigation intérieure faisant partie d'un transport multimodal ou flexi modal.

§ 2. Les contrats de transport visés par « la convention CMNI » sont soumis aux dispositions de cette convention et, en cas de transport par bateau de navigation intérieure, aux sous-sections 8 et 9 de la présente section.

§ 3. Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3, les parties peuvent contractuellement déroger à la sous-section 8.

§ 4. Dans tout transport effectué en vertu d'une charte-partie, le terme affréteur désigne l' expéditeur et le terme fréteur désigne le transporteur.

§ 5. La présente section n'affecte pas les droits et obligations du transporteur en vertu des conventions internationales ou du droit national sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure ou maritime.

Sous-section 2. Droits et obligations des parties contractantes

Art. 3.6.3.3. Prise en charge, transport et livraison des marchandises

§ 1er. Le transporteur doit transporter les marchandises au lieu de livraison dans les délais impartis et les livrer au destinataire dans l'état dans lequel elles lui ont été confiées.

het vervoer deels over zee, over binnenwateren, over de weg, over spoorwegen, door de lucht of door een pijpleiding dan wel door middel van enige andere vervoerstechniek zal geschieden;

13° "overeenkomst van fleximodaal goederenvervoer": de overeenkomst van goederenvervoer, waarbij de vervoerder zich tegenover de afzender verbindt te vervoeren en waarbij de vervoerwijze onbepaald is.

Art. 3.6.3.2. Internationale en materiële toepassing

§ 1. Ongeacht de benaming van de overeenkomst, is deze Afdeling van toepassing op elk vervoer per binnenschip dat niet valt onder de bepalingen van het "CMNI-Verdrag", met inbegrip van vervoer per binnenschip in het kader van een multimodaal of fleximodaal vervoer.

§ 2. Op vervoersovereenkomsten waarvan sprake in het "CMNI-Verdrag", zijn de bepalingen van dat verdrag van toepassing alsmede, ingeval van vervoer per binnenschip, de onderafdelingen 8 en 9 van deze afdeling.

§ 3. Met inachtneming van art. 3.6.1.2 en 3.6.1.3, kunnen partijen contractueel afwijken van onderafdeling 8.

§ 4. Bij elk vervoer verricht onder een bevrachtingsovereenkomst wordt onder bevrachter de afzender verstaan en onder vervrachter de vervoerder.

§ 5. Deze afdeling laat de rechten en verplichtingen van de vervoerder die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.

Onderafdeling 2. Rechten en verplichtingen van de overeenkomst sluitende partijen

Art. 3.6.3.3. Inontvangstneming, vervoer en aflevering van de goederen

§ 1. De vervoerder is verplicht de goederen binnen de gestelde termijn naar de plaats van aflevering te vervoeren en deze bij de geadresseerde af te leveren in dezelfde staat als waarin hij ze heeft overhandigd gekregen.

§ 2. Sauf s'il en a été convenu autrement, la prise en charge des marchandises et leur livraison ont lieu à bord du bateau de navigation intérieure.

§ 3. Le transporteur décide du bateau de navigation intérieure à utiliser. Il est tenu, avant le voyage et au départ de celui-ci, de faire preuve de la diligence requise afin que, compte tenu des marchandises à transporter, le bateau de navigation intérieure soit en état de recevoir la cargaison, en état de navigabilité, pourvu du gréement et de l'équipage prescrits par les réglementations en vigueur et muni des autorisations nationales et internationales nécessaires pour le transport des marchandises concernées.

§ 4. Lorsqu'il a été convenu d'effectuer le transport avec un bateau de navigation intérieure ou type de bateau de navigation intérieure déterminé, le transporteur ne peut charger ou transborder les marchandises en tout ou en partie sur un autre bateau de navigation intérieure ou type de bateau de navigation intérieure sans l'accord de l'expéditeur:

a. qu'en présence de circonstances telles que des basses eaux, abordages ou autres obstacles à la navigation qui étaient imprévisibles au moment de la conclusion du contrat de transport et qui exigent le chargement ou le transbordement des marchandises pour l'exécution du contrat de transport et si le transporteur ne peut, dans un délai approprié, obtenir des instructions de l'expéditeur, ou

b. si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau de navigation intérieure.

§ 5. Sous réserve des obligations incombant à l'expéditeur, le transporteur doit garantir que le chargement, l'arrimage et le calage des marchandises n'affectent pas la sécurité du bateau de navigation intérieure.

§ 6. Le transporteur ne peut transporter les marchandises en pontée ou en cales ouvertes que si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur.

§ 2. Tenzij anders is overeengekomen vinden de inontvangstneming en aflevering van de goederen plaats aan boord van het binnenschip.

§ 3. De vervoerder bepaalt welk binnenschip moet worden gebruikt. Hij is verplicht, voorafgaand aan en bij aanvang van de reis, er naar behoren op toe te zien dat het binnenschip, rekening houdend met de te vervoeren goederen, geschikt is om de lading in te nemen, geschikt is om te varen en voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning en dat de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen aanwezig zijn.

§ 4. Indien is overeengekomen het vervoer te verrichten met een bepaald binnenschip of een bepaald type binnenschip, is de vervoerder, zonder toestemming van de afzender, slechts gerechtigd de goederen geheel of gedeeltelijk te laden of over te laden op een ander binnenschip of een ander type binnenschip:

a. bij omstandigheden zoals laagwater, aanvaringen of andere stremmingen van het scheepsverkeer die ten tijde van het sluiten van de vervoerovereenkomst niet te voorzien waren en die het laden of overladen van de goederen noodzakelijk maken voor de uitvoering van de vervoerovereenkomst en wanneer de vervoerder niet binnen een passende termijn instructies van de afzender kan verkrijgen, of

b. wanneer dit in overeenstemming is met de gebruiken in de haven waarin het binnenschip zich bevindt.

§ 5. Onverminderd de verplichtingen van de afzender, staat de vervoerder ervoor in dat het laden, het stuwen en het vastzetten van de goederen de veiligheid van het binnenschip niet in gevaar brengt.

§ 6. De vervoerder mag de goederen slechts vervoeren op het dek of in open ruimen indien dit met de afzender is overeengekomen of indien dit in overeenstemming is met het handelsgebruik of vereist is op grond van geldende voorschriften.

Art. 3.6.3.4. Transporteur substitué

§ 1er. Le contrat répondant à la définition de l'article 3.6.3.1, 1°, conclu entre un transporteur et un transporteur substitué constitue un contrat de transport au sens de la présente section. Dans le cadre de ce contrat, toutes les dispositions de la présente section relatives à l'expéditeur s'appliquent au transporteur et celles relatives au transporteur au transporteur substitué.

§ 2. Lorsque le transporteur a confié l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué, que ce soit ou non dans l'exercice d'un droit qui lui est reconnu dans le contrat de transport, le transporteur demeure responsable de la totalité du transport, conformément aux dispositions de la présente section. Toutes les dispositions de la présente section régissant la responsabilité du transporteur s'appliquent également à la responsabilité du transporteur substitué pour le transport effectué par ce dernier.

§ 3. Le transporteur est tenu, dans tous les cas, d'informer l'expéditeur lorsqu'il confie l'exécution du transport ou d'une partie du transport à un transporteur substitué.

§ 4. Tout accord avec l'expéditeur ou le destinataire étendant la responsabilité du transporteur conformément aux dispositions de la présente section ne lie le transporteur substitué que dans la mesure où ce dernier l'a accepté expressément et par écrit. Le transporteur substitué peut faire valoir toutes les objections opposables par le transporteur en vertu du contrat de transport.

§ 5. Lorsque et dans la mesure où le transporteur et le transporteur substitué répondent, ils répondent solidairement. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte aux droits de recours entre eux.

Art. 3.6.3.5. Délai de livraison

Le transporteur doit livrer les marchandises dans le délai convenu dans le contrat de transport ou, s'il n'a pas été convenu de délai, dans le délai qu'il

Art. 3.6.3.4. Ondervervoerder

§ 1. De overeenkomst die beantwoordt aan de begripsomschrijving van artikel 3.6.3.1., 1°, gesloten tussen een vervoerder en een ondervervoerder moet worden beschouwd als een vervoerovereenkomst in de zin van deze afdeling. Met betrekking tot deze overeenkomst zijn alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de afzender van toepassing op de vervoerder en alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de vervoerder op de ondervervoerder.

§ 2. Wanneer de vervoerder de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk heeft toevertrouwd aan een ondervervoerder, ongeacht of dit gebeurt ter uitvoering van een hem in de vervoerovereenkomst toegekend recht of niet, blijft de vervoerder, overeenkomstig de bepalingen van deze afdeling, aansprakelijk voor het gehele vervoer. Alle bepalingen van deze afdeling die betrekking hebben op de aansprakelijkheid van de vervoerder zijn ook van toepassing op de aansprakelijkheid van de ondervervoerder met betrekking tot het door deze laatste verrichte vervoer.

§ 3. De vervoerder dient de afzender in elk geval informeren wanneer hij de uitvoering van het vervoer geheel of gedeeltelijk toevertrouwt aan een ondervervoerder.

§ 4. Iedere afspraak met de afzender of de geadresseerde waardoor de aansprakelijkheid van de vervoerder wordt uitgebreid in overeenstemming met de bepalingen van deze afdeling, is alleen bindend voor de ondervervoerder voor zover deze hiermee uitdrukkelijk en schriftelijk heeft ingestemd. De ondervervoerder kan zich beroepen op alle verweren die de vervoerder op grond van de vervoerovereenkomst ter beschikking staan.

§ 5. Indien en voor zover zowel de vervoerder als de ondervervoerder aansprakelijk zijn, zijn zij hoofdelijk aansprakelijk. Niets in dit artikel doet afbreuk aan het recht van verhaal tussen hen.

Art. 3.6.3.5. Afleveringstermijn

De vervoerder is verplicht de goederen af te leveren binnen de in de vervoerovereenkomst overeengekomen termijn of, indien geen termijn

serait raisonnable d'exiger d'un transporteur diligent, compte tenu des circonstances du voyage et d'une navigation sans entraves.

is overeengekomen, binnen de termijn die redelijkerwijs van een zorgvuldig vervoerder mag worden verlangd, rekening houdend met de omstandigheden van de reis en met een ongehinderde vaart.

Art. 3.6.3.6. Obligations de l'expéditeur

§ 1er. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.

§ 2. L'expéditeur doit fournir au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter:

a. dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises ;

b. marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises ;

c. nature, caractéristiques et propriétés des marchandises ;

d. instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises ;

e. autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur doit en outre remettre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

§ 3. L'expéditeur doit, si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, emballer les marchandises de sorte à prévenir leur perte ou avarie depuis la prise en charge jusqu'à la livraison par le transporteur et de sorte qu'elles ne puissent causer de dommages au bateau de navigation intérieure ou aux autres marchandises. L'expéditeur doit, en outre, compte tenu du transport convenu, prévoir un marquage approprié conforme à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure.

§ 4. Sous réserve des obligations incombant au transporteur, l'expéditeur doit charger les

Art. 3.6.3.6. Verplichtingen van de afzender

§ 1. De afzender is verplicht de uit hoofde van de vervoerovereenkomst verschuldigde bedragen te voldoen.

§ 2. De afzender verschaft de vervoerder, voorafgaand aan de overhandiging van de goederen, schriftelijk de volgende gegevens met betrekking tot de te vervoeren goederen:

a. afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;

b. markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;

c. aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;

d. instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;

e. andere noodzakelijke gegevens die in het vervoersdocument moeten worden vermeld.

De afzender, verschaft bovendien aan de vervoerder, bij overhandiging van de goederen, alle voorgeschreven begeleidende documenten.

§ 3. De afzender verpakt, indien de aard van de goederen dit vereist, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, de goederen zodanig dat deze niet verloren kunnen gaan of kunnen worden beschadigd in de periode tussen de inontvangstneming en de aflevering door de vervoerder, en zodanig dat zij geen schade aan het binnenschip of aan andere goederen kunnen veroorzaken. Bovendien draagt de afzender, rekening houdend met het overeengekomen vervoer, zorg voor een passende markering in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken.

§ 4. Onverminderd de verplichtingen van de vervoerder, moet de afzender de goederen laden,

marchandises, les arrimer et les caler conformément aux usages de la navigation intérieure à moins que le contrat de transport n'en dispose autrement.

Art. 3.6.3.7. Marchandises dangereuses ou polluantes

§ 1er. Si des marchandises dangereuses ou polluantes doivent être transportées, l'expéditeur doit, avant la remise des marchandises, et en plus des indications prévues à l'article 3.6.3.6, § 2, préciser par écrit au transporteur le danger et les risques de pollution inhérents aux marchandises ainsi que les précautions à prendre.

§ 2. Si le transport des marchandises dangereuses ou polluantes requiert une autorisation, l'expéditeur doit remettre les documents nécessaires au plus tard lors de la remise des marchandises.

§ 3. Lorsque la poursuite du transport, le déchargement ou la livraison des marchandises dangereuses ou polluantes sont rendus impossibles par l'absence d'une autorisation administrative, les frais occasionnés par le retour des marchandises au port de chargement ou à un lieu plus proche où elles peuvent être déchargées et livrées ou éliminées, sont à la charge de l'expéditeur.

§ 4. En cas de danger immédiat pour les personnes, les biens ou l'environnement, le transporteur est en droit de débarquer, de rendre inoffensives les marchandises ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée au regard du danger qu'elles représentent, de détruire celles-ci même si, avant leur prise en charge, il a été informé ou a eu connaissance par d'autres moyens de la nature du danger ou des risques de pollution inhérents à ces marchandises.

§ 5. Le transporteur peut prétendre au dédommagement du préjudice subi s'il est en droit de prendre les mesures visées au paragraphe 3 ou 4 ci-dessus.

Art. 3.6.3.8. Responsabilité de l'expéditeur

§ 1er. L'expéditeur, même si aucune faute ne peut lui être imputée, répond de tous les dommages et

stuwen en vastzetten in overeenstemming met de gebruiken in de binnenvaart, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Art. 3.6.3.7. Gevaarlijke of milieuschadelijke goederen

§ 1. Indien gevaarlijke of milieuschadelijke goederen moeten worden vervoerd is de afzender verplicht, alvorens de goederen te overhandigen, en in aanvulling op de in artikel 3.6.3.6., § 2 bedoelde gegevens, de vervoerder schriftelijk en uitdrukkelijk in te lichten over het gevaar en de milieurisico's inherent aan de goederen, alsmede over de te nemen voorzorgsmaatregelen.

§ 2. Indien voor het vervoer van de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen een vergunning vereist is, verschaft de afzender de noodzakelijke documenten uiterlijk bij de overhandiging van de goederen.

§ 3. Wanneer gevaarlijke of milieuschadelijke goederen door het ontbreken van een administratieve vergunning niet verder vervoerd, gelost of afgeleverd kunnen worden, komen de kosten voor de terugreis van de goederen naar de laadhaven of naar een meer nabijgelegen plaats waar ze kunnen worden gelost en afgeleverd of verwijderd, ten laste van de afzender.

§ 4. In geval van onmiddellijk gevaar voor personen, materiële zaken of het milieu, is de vervoerder gerechtigd de goederen te lossen, onschadelijk te maken, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen, ook indien hij vóór hij de goederen in ontvangst nam in kennis was gesteld of op grond van andere informatie op de hoogte was van de aard van het gevaar of de milieurisico's, inherent aan deze goederen.

§ 5. De vervoerder heeft recht op vergoeding van de door hem geleden schade, indien hij gerechtigd is om de in paragraaf 3 of 4 bedoelde maatregelen te nemen.

Art. 3.6.3.8. Aansprakelijkheid van de afzender

§ 1. De afzender, ook al heeft deze geen schuld, is aansprakelijk voor alle schaden en kosten die

dépenses occasionnés au transporteur ou au transporteur substitué par le fait que

a. les indications ou précisions visées à l'article 3.6.3.6, § 2 ou à l'article 3.6.3.7, § 1er sont manquantes, inexactes ou incomplètes ;

b. les marchandises dangereuses ou polluantes ne sont pas marquées ou étiquetées conformément à la réglementation internationale ou nationale applicable ou, en l'absence de telles réglementations, suivant les règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure ;

c. les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut invoquer la responsabilité de l'expéditeur s'il est démontré que la faute est imputable à lui-même, à ses préposés ou mandataires. Il en est de même pour le transporteur substitué.

§ 2. L'expéditeur répond des actes et omissions des personnes auxquelles il a recours pour assurer les tâches et satisfaire aux obligations visées aux articles 3.6.3.6 et 3.6.3.7, comme s'il s'agissait de ses propres actes et omissions pour autant que ces personnes agissent dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Art. 3.6.3.9. Résiliation du contrat de transport par le transporteur

§ 1er. Le transporteur peut résilier le contrat de transport si l'expéditeur a manqué à ses obligations visées à l'article 3.6.3.6, § 2, ou à l'article 3.6.3.7, § 1er et 2.

§ 2. Si le transporteur fait usage de son droit de résiliation, il peut débarquer les marchandises aux frais de l'expéditeur et prétendre, au choix, au paiement des montants suivants:

a. un tiers du fret convenu, ou

b. en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, un fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

voor de vervoerder of ondervervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:

a. de in artikel 3.6.3.6., § 2 of artikel 3.6.3.7., § 1 bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;

b. de gevaarlijke of milieuschadelijke goederen niet in overeenstemming met de toepasselijke internationale of nationale regelgeving of, bij gebrek aan dergelijke regelgeving, in overeenstemming met de in de binnenvaart algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;

c. de noodzakelijke begeleidende documenten ontbreken, onjuist of onvolledig zijn.

De vervoerder kan zich niet beroepen op de aansprakelijkheid van de afzender, indien bewezen wordt dat de schuld aan hemzelf, zijn ondergeschikten of lasthebbers te wijten is. Hetzelfde geldt voor de ondervervoerder.

§ 2. De afzender is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de personen van wie hij zich bedient bij het verrichten van de taken en het nakomen van de verplichtingen genoemd in de artikelen 3.6.3.6. en 3.6.3.7., voor zover deze personen handelen in de uitoefening van hun functie.

Art. 3.6.3.9. Ontbinding van de vervoerovereenkomst door de vervoerder

§ 1. De vervoerder kan de vervoerovereenkomst ontbinden wanneer de afzender zijn in artikel 3.6.3.6., § 2, of in artikel 3.6.3.7., § 1 en 2, bedoelde verplichtingen niet nagekomen is.

§ 2. Indien de vervoerder gebruikmaakt van zijn recht tot ontbinding, kan hij de goederen op kosten van de afzender lossen en, naar keuze, betaling van de volgende bedragen verlangen:

a. een derde van de overeengekomen vracht; of

b. naast de eventuele overliggelden, een schadevergoeding gelijk aan het bedrag van de gemaakte kosten en de ontstane schade alsmede, wanneer de reis is aangevangen, de evenredige vracht voor het reeds afgelegde deel van de reis.

Art. 3.6.3.10. Livraison des marchandises

§ 1er. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 3.6.3.6, § 1er, le destinataire qui, après l'arrivée des marchandises sur le lieu de livraison, en demande la livraison, répond, conformément au contrat de transport, du fret et des autres créances pesant sur les marchandises ainsi que de sa contribution en cas d'avarie commune. En l'absence d'un document de transport ou si celui-ci n'a pas été présenté, le destinataire répond du fret convenu avec l'expéditeur si celui-ci correspond à la pratique du marché.

§ 2. Est considérée comme livraison, la mise à disposition des marchandises au destinataire conformément au contrat de transport ou aux usages du commerce considéré ou aux prescriptions en vigueur au port de déchargement. Est également considérée comme livraison la remise imposée à une autorité ou à un tiers.

Sous-section 3 – Documents de transport

Art. 3.6.3.11. Nature et contenu

§ 1er. Le transporteur doit établir pour chaque transport de marchandises régi par la présente section un document de transport ; il ne devra établir un connaissement que si l'expéditeur le demande et s'il en a été convenu ainsi avant le chargement des marchandises ou avant leur prise en charge en vue du transport. L'absence d'un document de transport ou le fait que celui-ci soit incomplet n'affecte pas la validité du contrat de transport.

§ 2. L'exemplaire original du document de transport doit être signé par le transporteur, le conducteur du bateau ou une personne habilitée par le transporteur. Le transporteur peut exiger que l'expéditeur contresigne l'original ou une copie. La signature apposée peut être manuscrite, imprimée en fac-similé, appliquée par perforation ou par tampon, se présenter sous forme de symboles ou être reproduite par tout autre moyen mécanique ou électronique si ceci n'est pas interdit par la loi de l'État où le document de transport est émis.

Art. 3.6.3.10. Aflevering van de goederen

§ 1. Behoudens de verplichting van de afzender bedoeld in artikel 3.6.3.6, § 1, is de geadresseerde, die na aankomst van de goederen op de plaats van aflevering om aflevering van de goederen verzoekt, in overeenstemming met de vervoerovereenkomst aansprakelijk voor de vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede voor zijn bijdragen in geval van avarij-grosse. Bij het ontbreken van een vervoersdocument of wanneer dit document niet is overgelegd, is de geadresseerde aansprakelijk voor de met de afzender overeengekomen vracht, indien deze overeenkomt met hetgeen in de handel gebruikelijk is.

§ 2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoerovereenkomst of met de in de desbetreffende handel geldende gebruiken of met de in de loshaven geldende voorschriften wordt als aflevering beschouwd. De voorgeschreven overhandiging van de goederen aan een autoriteit of aan een derde wordt eveneens als aflevering beschouwd.

Onderafdeling 3 – Vervoersdocumenten

Art. 3.6.3.11. Aard en inhoud

§ 1. De vervoerder is verplicht voor elk vervoer van goederen waarop deze afdeling van toepassing is een vervoersdocument op te maken; hij is alleen verplicht een cognossement op te maken indien de afzender daarom verzoekt en indien dit is overeengekomen voorafgaand aan het laden van de goederen of voor hun inontvangstneming ten vervoer. De afwezigheid of onvolledigheid van een vervoersdocument tast niet de geldigheid van de vervoerovereenkomst aan.

§ 2. Het originele exemplaar van het vervoersdocument moet door de vervoerder, de schipper of door een door de vervoerder gemachtigde persoon worden ondertekend. De vervoerder kan eisen dat de afzender het origineel of een afschrift mede ondertekent. De ondertekening mag handgeschreven zijn, gedrukt in facsimile, aangebracht door middel van perforatie of stempel, worden weergegeven in de vorm van symbolen of door elk ander mechanisch of elektronisch middel, mits het procedé niet in

strijd is met het recht van de Staat waar het vervoersdocument is uitgegeven.

§ 3. Le document de transport fait foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et du contenu du contrat de transport ainsi que de la prise en charge des marchandises par le transporteur. Il fonde notamment la présomption que les marchandises ont été prises en charge en vue du transport telles qu'elles sont décrites dans le document de transport.

§ 3. Het vervoersdocument levert bewijs, behoudens tegenbewijs, van het sluiten en de inhoud van de vervoerovereenkomst alsmede van de inontvangstneming van de goederen door de vervoerder. Het vervoersdocument levert in het bijzonder het vermoeden op dat de goederen als omschreven in het document ten vervoer in ontvangst werden genomen.

§ 4. Lorsque le document de transport est un connaissement, seul celui-ci fait foi dans les relations entre le transporteur et le destinataire. Les conditions du contrat de transport restent déterminantes dans les relations entre le transporteur et l'expéditeur.

§ 4. Indien het vervoersdocument een cognossement is, levert alleen dit bewijs in de betrekkingen tussen de vervoerder en de geadresseerde. Voor de betrekkingen tussen de vervoerder en de afzender blijven de voorwaarden van de vervoerovereenkomst doorslaggevend.

§ 5. Le document de transport contient, outre sa dénomination, les indications suivantes:

§ 5. Het vervoersdocument bevat behalve de aanduiding ervan, de volgende gegevens:

a. les noms, domiciles, sièges ou lieux de résidence du transporteur et de l'expéditeur ;

a. de naam, woonplaats, zetel of verblijfplaats van de vervoerder en van de afzender;

b. le destinataire des marchandises ;

b. de geadresseerde van de goederen;

c. le nom ou le numéro du bateau de navigation intérieure, au cas où les marchandises seraient prises à bord, ou la mention, dans le document de transport, que les marchandises ont été prises en charge par le transporteur mais n'ont pas encore été chargées à bord du bateau de navigation intérieure ;

c. de naam of het nummer van het binnenschip, ingeval de goederen aan boord zijn genomen, of de vermelding in het vervoersdocument dat de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, maar nog niet aan boord van het binnenschip zijn geladen;

d. le port de chargement ou le lieu de prise en charge et le port de déchargement ou le lieu de livraison ;

d. de laadhaven of de plaats van inontvangstneming en de loshaven of de plaats van aflevering;

e. la désignation usuelle du type de marchandises et de leur emballage et, pour les marchandises dangereuses ou polluantes, leur désignation conformément aux prescriptions en vigueur ou, à défaut, leur désignation générale ;

e. de gebruikelijke aanduiding van het soort goederen en hun verpakking en, voor gevaarlijke of milieuschadelijke goederen, hun aanduiding overeenkomstig de geldende voorschriften, of bij gebreke hiervan, hun algemene aanduiding;

f. les dimensions, le nombre ou le poids ainsi que les marques d'identification des marchandises prises à bord ou prises en charge en vue du transport ;

f. de afmetingen, het aantal of het gewicht alsmede de identificatiemarkeringen van de aan boord genomen of ten vervoer in ontvangst genomen goederen;

g. l'indication, le cas échéant, que les marchandises peuvent ou doivent être transportées en pontée ou en cales ouvertes ;

g. de vermelding, in voorkomend geval, dat de goederen aan dek of in open ruimen kunnen of moeten worden vervoerd;

h. les dispositions convenues relatives au fret ;

i. s'agissant d'une lettre de voiture, la précision qu'il s'agit d'un original ou d'une copie ; s'agissant d'un connaissement, le nombre d'exemplaires originaux ;

j. le lieu et le jour de l'émission.

La nature juridique d'un document de transport au sens de l'article 3.6.3.1, 6° de la présente section n'est pas affectée par le défaut d'une ou plusieurs des indications visées par le présent paragraphe.

h. de ten aanzien van de vracht overeengekomen bepalingen;

i. in geval van vrachtbrieven, de aanduiding dat het een origineel of een afschrift betreft; in geval van cognossementen, het aantal originele exemplaren;

j. de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in deze paragraaf genoemde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 3.6.3.1., 6° van deze afdeling niet aan.

Art. 3.6.3.12. Inscription de réserves sur les documents de transport

§ 1er. Le transporteur est en droit d'inscrire des réserves sur le document de transport :

a. concernant les dimensions, le nombre ou le poids des marchandises, s'il a des raisons de soupçonner que les indications de l'expéditeur sont inexactes ou s'il n'a pas eu de moyens suffisants pour contrôler ces indications, notamment parce que les marchandises n'ont pas été comptées, mesurées ou pesées en sa présence, de même que parce que, sans accord exprès, les dimensions ou le poids ont été déterminés par jaugeage ;

b. concernant les marques d'identification qui n'ont pas été apposées clairement et durablement sur les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les récipients ou emballages ;

c. concernant l'état apparent des marchandises.

§ 2. Lorsque le transporteur ne fait pas mention de l'état apparent des marchandises ou n'émet pas de réserves à ce sujet, il est réputé avoir mentionné dans le document de transport que les marchandises étaient en bon état apparent.

§ 3. Lorsque, conformément aux indications figurant dans le document de transport, les marchandises ont été placées dans un conteneur ou dans des cales du bateau de navigation

Art. 3.6.3.12. Voorbehouden in de vervoersdocumenten

§ 1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument voorbehouden opnemen:

a. betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschafte gegevens onjuist zijn of indien hij onvoldoende middelen heeft gehad om deze gegevens te controleren, met name omdat de goederen niet in zijn aanwezigheid zijn geteld, gemeten of gewogen, alsmede omdat de afmetingen of het gewicht zonder uitdrukkelijke overeenstemming zijn vastgesteld door middel van scheepsmeting;

b. betreffende de identificatiemarkeringen, ingeval deze niet duidelijk en duurzaam op de goederen zelf of, ingeval de goederen zijn verpakt, op de vaten of de verpakkingen zijn aangebracht;

c. betreffende de zichtbare staat van de goederen.

§ 2. Indien de vervoerder geen melding maakt van de zichtbare staat van de goederen of ten aanzien hiervan geen voorbehoud maakt, wordt hij geacht in het vervoersdocument te hebben vermeld dat de goederen zich in een zichtbaar goede staat bevonden.

§ 3. Indien de goederen, in overeenstemming met de gegevens in het vervoersdocument, in een container of in ruimen van het binnenschip zijn gestuwd die door andere personen dan de

intérieure scellées par des personnes autres que le transporteur, ses préposés ou mandataires, et lorsque ni le conteneur ni les scellés ne sont endommagés ou brisés jusqu'au port de déchargement ou au lieu de livraison, il est présumé que la perte de marchandises ou les dommages n'ont pas été occasionnés pendant le transport.

Art. 3.6.3.13. Connaissement

§ 1er. Les exemplaires originaux d'un connaissement constituent des titres de valeur émis au nom du destinataire, à ordre ou au porteur.

§ 2. Au lieu de livraison, les marchandises ne sont livrées que contre remise de l'exemplaire original du connaissement présenté en premier lieu ; par la suite, la livraison ne peut plus être exigée contre remise des autres exemplaires originaux.

§ 3. Lorsque les marchandises sont prises en charge par le transporteur, la remise du connaissement à une personne habilitée en vertu de celui-ci à recevoir les marchandises, produit les mêmes effets que la remise des marchandises pour ce qui concerne l'acquisition de droits sur celles-ci.

§ 4. Lorsque le connaissement a été transmis à un tiers, y compris le destinataire, qui a agi de bonne foi en se fondant sur la description des marchandises contenue dans le connaissement, il ne peut lui être opposé la preuve contraire à la présomption de l'article 3.6.3.11, § 3, et de l'article 3.6.3.12, § 2.

Sous-section 4 - Droit de disposer des marchandises

Art. 3.6.3.14. Titulaire du droit de disposer

§ 1er. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises ; il peut exiger notamment que le transporteur ne poursuive pas le transport des marchandises, qu'il modifie le lieu de livraison ou livre les marchandises à un destinataire autre que celui indiqué dans le document de transport.

§ 2. Le droit de disposer dont bénéficie l'expéditeur s'éteint dès que le destinataire, après

vervoerder, zijn ondergeschikten of lasthebbers zijn verzegeld, en de container of de zegels niet beschadigd of verbroken zijn tot aan de loshaven of de plaats van aflevering, wordt vermoed dat het verlies of de beschadiging van de goederen niet tijdens het vervoer heeft plaatsgevonden.

Art. 3.6.3.13. Cognossement

§ 1. De originele exemplaren van een cognossement zijn waardepapieren die zijn gesteld op naam van de geadresseerde, aan order of aan toonder.

§ 2. Op de plaats van aflevering worden de goederen slechts afgeleverd tegen overhandiging van het eerst overgelegde originele exemplaar van het cognossement; daarna kan de aflevering niet meer worden geëist tegen overhandiging van de overige originele exemplaren.

§ 3. Wanneer de goederen door de vervoerder in ontvangst zijn genomen, heeft de overhandiging van het cognossement aan een persoon die daardoor gerechtigd is de goederen te ontvangen, wat betreft het verkrijgen van rechten ten aanzien van de goederen, dezelfde gevolgen als de overhandiging van de goederen zelf.

§ 4. Wanneer het cognossement is overgedragen aan een derde, met inbegrip van de geadresseerde, die te goeder trouw heeft gehandeld door zich te baseren op de in het cognossement vermelde omschrijving van de goederen, kan het bewijs van het tegengestelde van het vermoeden van artikel 3.6.3.11., § 3, en artikel 3.6.3.12, § 2, niet tegen hem worden ingeroepen.

Onderafdeling 4 – Het recht om over de goederen te beschikken

Art. 3.6.3.14. Beschikkingsgerechtigde

§ 1. De afzender heeft het recht over de goederen te beschikken; hij kan met name eisen dat de vervoerder het vervoer van de goederen niet voortzet, dat hij de plaats van aflevering wijzigt of dat hij de goederen aan een andere geadresseerde aflevert dan die in het vervoersdocument vermeld staat.

§ 2. Het beschikkingsrecht van de afzender vervalt zodra de geadresseerde, na aankomst van

l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu, aura demandé la livraison des marchandises et,

a. s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire ;

b. s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissement, dès que l'expéditeur se sera dessaisi de tous les exemplaires originaux en sa possession en les remettant à une autre personne.

§ 3. Par une mention correspondante dans la lettre de voiture, l'expéditeur peut, au moment de l'émission de celle-ci, renoncer à son droit de disposer au bénéfice du destinataire.

Art. 3.6.3.15. Conditions de l'exercice du droit de disposer

L'expéditeur ou, dans les cas de l'article 3.6.3.14, paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer:

a. s'agissant d'un connaissement, en présenter tous les exemplaires originaux avant l'arrivée des marchandises au lieu de livraison prévu ;

b. s'agissant d'un document de transport autre qu'un connaissement, présenter ce document dans lequel doivent être inscrites les nouvelles instructions données au transporteur ;

c. rembourser au transporteur tous les frais et compenser tous les dommages occasionnés par l'exécution des instructions ;

d. payer, dans le cas d'un déchargement des marchandises avant l'arrivée au lieu de livraison prévu, la totalité du fret convenu, à moins qu'il en ait été disposé autrement dans le contrat de transport.

Sous-section 5 - Responsabilité du transporteur

Art. 3.6.3.16. Responsabilité pour préjudice

§ 1er. Le transporteur est responsable du préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises depuis leur prise en charge en vue

de goederen op de voorziene afleveringsplaats, om aflevering van de goederen heeft verzocht en,

a. bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;

b. bij vervoer onder cognossement, zodra de afzender zich heeft ontdaan van alle in zijn bezit zijnde originele exemplaren door deze aan een andere persoon te overhandigen.

§ 3. Door een daartoe strekkende vermelding in de vrachtbrief kan de afzender bij de uitgifte hiervan ten gunste van de geadresseerde afzien van zijn beschikkingsrecht.

Art. 3.6.3.15. Voorwaarden voor het uitoefenen van het beschikkingsrecht

De afzender of, in de gevallen van artikel 3.6.3.14., paragrafen 2 en 3, de geadresseerde, dient, indien hij zijn beschikkingsrecht wenst uit te oefenen,

a. wanneer het een cognossement betreft, hiervan alle originele exemplaren over te leggen vóór de aankomst van de goederen op de geplande plaats van aflevering;

b. wanneer het een ander vervoersdocument betreft dan een cognossement, het vervoersdocument over te leggen waarin de nieuwe aan de vervoerder gegeven instructies dienen te worden vermeld;

c. aan de vervoerder alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schaden te vergoeden;

d. bij lossing van de goederen vóór aankomst op de geplande plaats van aflevering, de totale overeengekomen vracht betalen, tenzij in de vervoerovereenkomst anders is bepaald.

Onderafdeling 5 – Aansprakelijkheid van de vervoerder

Art. 3.6.3.16. Aansprakelijkheid voor schade

§ 1. De vervoerder is aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat tussen het ogenblik van de

du transport jusqu'à leur livraison ou résultant d'un dépassement du délai de livraison, à moins qu'il ne prouve que le préjudice résulte de circonstances qu'un transporteur diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

§ 2. Le transporteur n'est pas responsable pour préjudice résultant des pertes ou dommages subis par les marchandises causés pendant la période avant leur chargement à bord du bateau de navigation intérieure ou après leur déchargement, sauf stipulation contraire.

inontvangstneming van de goederen ten vervoer en het ogenblik van hun aflevering, alsmede voor vertraging in de aflevering, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig vervoerder niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

§2. De vervoerder is niet aansprakelijk voor schade door verlies of door beschadiging van de goederen die ontstaat vóór het ogenblik van laden in het binnenschip of na het ogenblik van lossing, tenzij anders overeengekomen.

Art. 3.6.3.17. Préposés et mandataires

§ 1er. Le transporteur répond des actes et omissions de ses préposés et mandataires auxquels il recourt lors de l'exécution du contrat de transport, de la même manière que de ses propres actes et omissions, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 2. Lorsque le transport est effectué par un transporteur substitué selon l'article 3.6.3.4, le transporteur répond également des actes et omissions du transporteur substitué et des préposés et mandataires du transporteur substitué, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

§ 3. Lorsqu'une action est engagée contre les préposés et mandataires du transporteur ou du transporteur substitué, ces personnes peuvent, si elles apportent la preuve qu'elles ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions, se prévaloir des mêmes exonérations et des mêmes limitations de responsabilité que celles dont le transporteur ou le transporteur substitué peut se prévaloir en vertu de la présente section.

§ 4. Un pilote désigné par une autorité et ne pouvant être choisi librement n'est pas considéré comme un préposé ou un mandataire au sens du paragraphe 1er.

Art. 3.6.3.17 Ondergeschikten en lasthebbers

§ 1. De vervoerder is op gelijke wijze als voor zijn eigen handelen en nalaten, aansprakelijk voor het handelen en nalaten van zijn ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten hij gebruik maakt tijdens de uitvoering van de vervoerovereenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 2. Indien het vervoer wordt verricht door een ondervervoerder als bedoeld in artikel 3.6.3.4., is de vervoerder eveneens aansprakelijk voor het handelen en nalaten van de ondervervoerder en diens ondergeschikten en lasthebbers, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

§ 3. Indien een vordering wordt ingesteld tegen de ondergeschikten en lasthebbers van de vervoerder of van de ondervervoerder, hebben deze personen, indien zij bewijzen dat zij hebben gehandeld in de uitoefening van hun functie, recht op dezelfde ontheffingen en dezelfde beperkingen van aansprakelijkheid als die waarop de vervoerder of de ondervervoerder zich krachtens deze afdeling kan beroepen.

§ 4. Een loods die door een autoriteit wordt aangewezen en niet vrij kan worden gekozen, wordt niet beschouwd als ondergeschikte of lasthebber in de zin van de eerste paragraaf.

Art. 3.6.3.18. Exonérations particulières de responsabilité

§ 1er. Le transporteur et le transporteur substitué sont exonérés de leur responsabilité lorsque la perte, les dommages ou le retard résultent de l'une des circonstances ou risques énumérés ci-après:

a. actes ou omissions de l'expéditeur, du destinataire ou de la personne habilitée à disposer ;

b. manutention, chargement, arrimage ou déchargement des marchandises par l'expéditeur ou le destinataire ou par des tiers agissant pour le compte de l'expéditeur ou du destinataire ;

c. transport des marchandises en pontée ou en cales ouvertes, si cela a été convenu avec l'expéditeur ou est conforme aux usages du commerce considéré ou est exigé par les prescriptions en vigueur ;

d. nature des marchandises exposées en totalité ou partiellement à la perte ou l'avarie, notamment par bris, rouille, détérioration interne, dessiccation, coulage, freinte de route normale (en volume ou en poids) ou par action de la vermine ou de rongeurs ;

e. absence ou défectuosité de l'emballage, lorsque les marchandises de par leur nature sont exposées à des pertes ou avaries en l'absence d'emballage ou en cas d'emballages défectueux ;

f. insuffisance ou imperfection des marques d'identification des marchandises ;

g. opérations ou tentatives d'opération de secours ou de sauvetage sur les voies navigables ;

h. transport d'animaux vivants, sauf si le transporteur n'a pas pris les mesures ou observé les instructions convenues dans le contrat de transport.

§ 2. Lorsque, eu égard aux circonstances de fait, un dommage a pu être causé par l'une des circonstances ou l'un des risques énumérés au paragraphe 1er du présent article, il est présumé avoir été causé par cette circonstance ou par ce risque. Cette présomption disparaît si la victime prouve que le préjudice ne résulte pas ou pas exclusivement de l'une des circonstances ou de

Art. 3.6.3.18. Bijzondere ontheffingen van aansprakelijkheid

§ 1. De vervoerder en de ondervervoerder zijn ontheven van aansprakelijkheid indien het verlies, de schade of de vertraging het gevolg is van één van de hierna opgesomde omstandigheden of risico's:

a. het handelen of nalaten van de afzender, van de geadresseerde of van de persoon die beschikkingsbevoegd is;

b. het behandelen, laden, stuwen of lossen van de goederen door de afzender of de geadresseerde of derden die handelen voor de afzender of de geadresseerde;

c. het vervoer van goederen op het dek of in open ruimen, indien dit overeengekomen is met de afzender, of in overeenstemming is met de desbetreffende handelsgebruiken of indien dit vereist is op grond van de geldende regelgeving;

d. de aard van de goederen waardoor zij geheel of gedeeltelijk blootstaan aan verlies of schade, met name door breuk, roest, intern bederf, uitdroging, lekkage, normaal verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) of door ongedierte of knaagdieren;

e. het ontbreken of gebrekkigheid van de verpakking bij goederen, die door hun aard aan verlies of schade blootstaan, indien zij niet of ondeugdelijk zijn verpakt;

f. onvoldoende of gebrekkige identificatiemarkeringen van de goederen;

g. hulp- of reddingsoperaties of pogingen daartoe op de vaarwegen;

h. vervoer van levende dieren, tenzij de vervoerder de maatregelen niet heeft getroffen of de instructies niet heeft nageleefd die in de vervoerovereenkomst overeengekomen zijn.

§ 2. Wanneer, gelet op de omstandigheden van het geval, schade een gevolg heeft kunnen zijn van één van de in paragraaf 1 van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's, wordt vermoed dat de schade is ontstaan door deze omstandigheid of dit risico. Dit vermoeden vervalt, indien de benadeelde bewijst dat de schade niet of niet uitsluitend voortvloeit uit één

l'un des risques énumérés au paragraphe 1er du présent article.

Art. 3.6.3.19. Calcul de l'indemnité

§ 1er. Lorsque le transporteur est responsable de la perte totale des marchandises, l'indemnité due par lui est égale à la valeur des marchandises au lieu et au jour de livraison selon le contrat de transport. La livraison à une personne autre qu'un ayant droit est considérée comme une perte.

§ 2. Lors d'une perte partielle ou d'un dommage aux marchandises, le transporteur ne répond qu'à hauteur de la perte de valeur.

§ 3. La valeur des marchandises est déterminée selon la valeur en bourse, à défaut de celle-ci, selon le prix du marché et, à défaut de l'une et de l'autre, selon la valeur usuelle de marchandises de même nature et qualité au lieu de livraison.

§ 4. Pour les marchandises qui, par leur nature même, sont exposées à une freinte de route, le transporteur n'est tenu pour responsable, quelle que soit la durée du transport, que pour la part de freinte qui dépasse la freinte de route normale (en volume ou en poids) telle qu'elle est fixée par les parties au contrat de transport ou, à défaut, par les règlements ou usages en vigueur au lieu de destination.

§ 5. Les dispositions du présent article n'affectent pas le droit du transporteur concernant le fret tel que prévu par le contrat de transport ou, à défaut d'accords particuliers sur ce point, par les réglementations nationales ou les usages applicables.

Art. 3.6.3.20. Limites maximales de responsabilité

§ 1er. Sous réserve de l'article 3.6.3.21. et du paragraphe 4 du présent article et quelle que soit l'action menée contre lui, le transporteur ne répond en aucun cas de montants excédant 666,67 unités de compte pour chaque colis ou autre unité de chargement ou 2 unités de compte pour chaque kilogramme du poids mentionné dans le document de transport, des marchandises perdues

van de in paragraaf 1 van dit artikel genoemde omstandigheden of risico's.

Art. 3.6.3.19. Berekening van de schadevergoeding

§ 1. Indien de vervoerder aansprakelijk is voor het volledige verlies van de goederen, is de door hem verschuldigde schadevergoeding gelijk aan de waarde van de goederen op de plaats en dag van aflevering zoals vermeld in de vervoerovereenkomst. De aflevering aan een ander persoon dan de rechthebbende wordt beschouwd als een verlies.

§ 2. Bij gedeeltelijk verlies van of schade aan de goederen, is de vervoerder slechts aansprakelijk voor de waardevermindering.

§ 3. De waarde van de goederen wordt bepaald volgens de beursprijs of, bij gebreke daarvan, volgens de marktprijs, of, bij gebreke van beide, volgens de gebruikelijke waarde van goederen van dezelfde aard en kwaliteit op de plaats van aflevering.

§ 4. Voor goederen die ingevolge hun aard aan verlies tijdens het vervoer onderhevig zijn, is de vervoerder, ongeacht de duur van het vervoer, slechts aansprakelijk voor dat gedeelte van het verlies dat groter is dan het normale verlies tijdens het vervoer (in volume of gewicht) zoals in de vervoerovereenkomst is overeengekomen of dat, bij gebreke daarvan, op grond van de op de plaats van aflevering geldende regelgeving of gebruiken wordt vastgesteld.

§ 5. Het bepaalde in dit artikel doet geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de vracht zoals voorzien in de vervoerovereenkomst of, bij gebrek aan bijzondere afspraken op dit punt, in toepasselijke nationale regelgeving of gebruiken.

Art. 3.6.3.20. Maximale aansprakelijkheidsgrenzen

§ 1. Onverminderd artikel 3.6.3.21. en paragraaf 4 van dit artikel en ongeacht de tegen hem ingestelde vordering, is de vervoerder in geen geval aansprakelijk voor bedragen hoger dan 666,67 rekeneenheden voor elk collo of elke andere laadeenheid of 2 rekeneenheden voor elke kilogram van het in het vervoersdocument genoemde gewicht van de verloren gegane of

ou endommagées, selon le montant le plus élevé. Si le colis ou l'autre unité de chargement est un conteneur et s'il n'est pas fait mention dans le document de transport d'autres colis ou unités de chargement réunis dans le conteneur, le montant de 666,67 unités de compte est remplacé par le montant de 1.500 unités de compte pour le conteneur sans les marchandises qu'il contient et, en plus, le montant de 25.000 unités de compte pour les marchandises y contenues.

§ 2. Lorsqu'un conteneur, une palette ou tout dispositif de transport similaire est utilisé pour réunir des marchandises, tout colis ou unité de chargement dont il est indiqué dans le document de transport qu'il se trouve dans ou sur ce dispositif est considéré comme un colis ou une autre unité de chargement. Dans les autres cas, les marchandises se trouvant dans ou sur un tel dispositif sont considérées comme une seule unité de chargement. Lorsque ce dispositif lui-même a été perdu ou endommagé, ledit dispositif est considéré, s'il n'appartient pas au transporteur ou n'est pas fourni par lui, comme une unité de chargement distincte.

§ 3. En cas de préjudice dû à un retard de livraison, le transporteur ne répond que jusqu'à concurrence du montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1er et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu de l'alinéa 1er en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.

§ 4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1er ne s'appliquent pas:

a. lorsque la nature et la valeur plus élevée des marchandises ou des dispositifs de transport ont été expressément mentionnées dans le document de transport et que le transporteur n'a pas réfuté ces précisions, ou

b. lorsque les parties sont convenues expressément de limites maximales de responsabilité supérieures.

§ 5. Le montant total des indemnités dues pour le même préjudice par le transporteur, le transporteur substitué et leurs préposés et mandataires ne peut excéder au total les limites de responsabilité prévues par le présent article.

beschadigde goederen, naargelang het hoogste bedrag. Indien het collo of de andere laadeenheid een container is en in het vervoersdocument geen colli of laadeenheden worden aangegeven als zijnde verpakt in een container, komt in de plaats van 666,67 rekeneenheden een bedrag van 1.500 rekeneenheden voor de container zonder de daarin samengebrachte goederen, plus 25.000 rekeneenheden extra voor de in de container samengebrachte goederen.

§ 2. Indien een container, pallet of soortgelijke vervoerseenheid wordt gebruikt voor het samenbrengen van goederen, wordt elk collo of laadeenheid waarvan in het vervoersdocument is aangegeven dat deze zich in of op die vervoerseenheid bevindt, beschouwd als een collo of een andere laadeenheid. In de andere gevallen worden de goederen die zich in of op een dergelijke vervoerseenheid bevinden beschouwd als een enkele laadeenheid. Indien de vervoerseenheid zelf verloren gaat of wordt beschadigd, wordt deze eenheid, ingeval deze niet aan de vervoerder toebehoort of door hem is verschaft, beschouwd als een aparte laadeenheid.

§ 3. In geval van schade als gevolg van te late aflevering is de vervoerder slechts aansprakelijk voor enkel het bedrag van de vracht. De ingevolge paragraaf 1 en de eerste volzin van deze paragraaf verschuldigde schadevergoedingen mogen echter tezamen het bedrag niet te boven gaan dat voortvloeit uit het eerste lid in geval van volledig verlies van de goederen waarvoor de aansprakelijkheid ontstaan is.

§ 4. De in paragraaf 1 genoemde maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn niet van toepassing:

a. indien de aard en hogere waarde van de goederen of de vervoerseenheden uitdrukkelijk zijn vermeld in het vervoersdocument en de vervoerder deze bijzonderheden niet heeft weerlegd, of

b. indien de partijen uitdrukkelijk hogere maximale aansprakelijkheidsgrenzen zijn overeengekomen.

§ 5. Het totale bedrag dat voor dezelfde schade door de vervoerder, de ondervervoerder en hun ondergeschikten en lasthebbers als vergoeding verschuldigd is, mag de som van de in dit artikel

§ 6. Les montants mentionnés au présent article sont à convertir en euro suivant la valeur de l'euro à la date du jugement ou à une date convenue par les parties. La valeur, en droits de tirage spéciaux, de l'euro est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée effectivement par le Fonds monétaire international à la date en question pour ses propres opérations et transactions.

Art. 3.6.3.21. Déchéance du droit de limiter la responsabilité

§ 1er. Le transporteur ou le transporteur substitué ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente section ou dans le contrat de transport s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 2. De même, les préposés et mandataires agissant pour le compte du transporteur ou du transporteur substitué ne peuvent pas se prévaloir des exonérations et des limites de responsabilité prévues par la présente section ou dans le contrat de transport, s'il est prouvé qu'ils ont causé le dommage de la manière décrite au paragraphe 1er.

Art. 3.6.3.22. Application des exonérations et des limites de responsabilité

Les exonérations et limites de responsabilité prévues par la présente section ou au contrat de transport sont applicables pour toute action pour perte, dommages ou livraison tardive des marchandises faisant l'objet du contrat de transport, que l'action soit fondée sur la responsabilité délictuelle ou contractuelle ou sur tout autre fondement.

bedoelde maximale aansprakelijkheidsgrenzen niet te boven gaan.

§ 6. De in dit artikel genoemde bedragen worden geconverteerd in euro op basis van de waarde van de euro op de datum van de uitspraak of op een door de partijen overeengekomen datum. De waarde, uitgedrukt in bijzondere trekkingsrechten, van de euro wordt berekend volgens de waarderingsmethode die het Internationale Monetaire Fonds op de desbetreffende datum toepast voor zijn eigen verrichtingen en transacties.

Art. 3.6.3.21. Verval van het recht op beperking van aansprakelijkheid

§ 1. De vervoerder of de ondervervoerder kan geen aanspraak maken op de in deze afdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

§ 2. De voor de vervoerder of ondervervoerder optredende ondergeschikten en lasthebbers kunnen evenmin aanspraak maken op de in deze afdeling of in de vervoerovereenkomst bedoelde ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid, indien wordt bewezen dat zij de schade hebben veroorzaakt op de in paragraaf 1 omschreven wijze.

Art. 3.6.3.22. Toepassing van de ontheffingen en beperkingen van aansprakelijkheid

De in deze afdeling voorziene of in de vervoerovereenkomst overeengekomen ontheffingen en beperkingen zijn van toepassing op elke vordering wegens verlies, schade of te late aflevering van de in de vervoerovereenkomst bedoelde goederen, ongeacht of deze vordering is gebaseerd op een vervoerovereenkomst, op onrechtmatige daad of op een andere rechtsgrond.

Sous-section 6 - Délais de réclamation

Art. 3.6.3.23. Avis de dommage

§ 1er. L'acceptation sans réserve des marchandises par le destinataire constitue une présomption que le transporteur a livré les marchandises dans l'état et dans la quantité tels qu'elles lui ont été remises en vue du transport.

§ 2. Le transporteur et le destinataire peuvent exiger que l'état et la quantité des marchandises soient constatés au moment de la livraison en présence des deux parties.

§ 3. Si les pertes ou les dommages aux marchandises sont apparents, toute réserve du destinataire doit, à moins que le destinataire et le transporteur n'aient constaté contradictoirement l'état des marchandises, être formulée par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard au moment de la livraison.

§ 4. Si les pertes ou les dommages aux marchandises ne sont pas apparents, toute réserve du destinataire doit être émise par écrit en indiquant la nature générale du dommage, au plus tard dans un délai de 7 jours consécutifs à compter du moment de la livraison, la personne lésée devant prouver dans ce cas que le dommage a été causé pendant que ces marchandises étaient sous la garde du transporteur.

§ 5. Aucune réparation n'est due pour les dommages causés par un retard à la livraison, à moins que le destinataire ne prouve avoir informé le transporteur du retard dans un délai de 21 jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

Art. 3.6.3.24. Prescription

§ 1er. Toutes les actions nées d'un contrat régi par la présente section se prescrivent dans le délai d'un an à compter du jour où les marchandises ont été ou auraient dû être livrées au destinataire. Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

Onderafdeling 6 – Termijn voor het instellen van vorderingen

Art. 3.6.3.23. Mededeling van schade

§ 1. De aanvaarding van de goederen zonder voorbehoud door de geadresseerde levert het vermoeden op dat de vervoerder de goederen heeft afgeleverd in dezelfde staat en hoeveelheid als waarin deze aan hem ten vervoer werden overhandigd.

§ 2. De vervoerder en de geadresseerde kunnen eisen dat de staat en hoeveelheid van de goederen ten tijde van de aflevering in aanwezigheid van beide partijen worden vastgesteld.

§ 3. Indien het verlies van of de schade aan de goederen zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk op het moment van aflevering, tenzij de geadresseerde en de vervoerder de toestand van de goederen gezamenlijk hebben vastgesteld.

§ 4. Indien het verlies van of de schade aan de goederen niet zichtbaar is, moet elk voorbehoud van de geadresseerde schriftelijk worden gemaakt onder vermelding van de algemene aard van de schade, uiterlijk binnen zeven opeenvolgende dagen te rekenen vanaf het moment van aflevering, waarbij de benadeelde in dit geval moet bewijzen dat de schade ontstaan is terwijl de goederen zich onder de hoede van de vervoerder bevonden.

§ 5. Voor schade die is ontstaan door vertraging in de aflevering is geen schadevergoeding verschuldigd, tenzij de geadresseerde kan bewijzen dat hij de vertraging binnen een termijn van eenentwintig opeenvolgende dagen na de aflevering van de goederen heeft gemeld aan de vervoerder en de vervoerder deze mededeling ontvangen heeft.

Art. 3.6.3.24. Verjaring

§ 1. Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop deze afdeling van toepassing is, verjaren na een jaar, te rekenen vanaf de dag waarop de goederen zijn of hadden moeten zijn afgeleverd bij de geadresseerde. De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à la personne lésée. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles du droit commun.

L'introduction d'un recours, lors d'une procédure de répartition en vue de la mise en œuvre de la responsabilité limitée pour toutes créances résultant d'un événement ayant entraîné des dommages, interrompt la prescription.

§ 4. Une action récursoire d'une personne tenue pour responsable en vertu de la présente section pourra être exercée même après l'expiration du délai de prescription prévu aux paragraphes 1er et 2 du présent article, si une procédure est engagée dans un délai de 90 jours à compter du jour où la personne qui exerce l'action récursoire a fait droit à la réclamation ou a été assignée ou si une procédure est engagée dans un délai plus long prévu par la loi de l'État où la procédure est engagée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

Sous-section 7 - Limites de la liberté contractuelle

Art. 3.6.3.25. Clauses frappées de nullité

§ 1er. Toute stipulation contractuelle visant à exclure ou à limiter ou, sous réserve des dispositions de l'article 3.6.3.20, § 4, à aggraver la responsabilité, au sens des sous-sections 1 à 7 du Chapitre 3, section 1re, du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés ou mandataires, à renverser la charge de la preuve ou à réduire les délais de réclamation et de prescription visés aux articles 3.6.3.23 et 3.6.3.24 est nulle. Est nulle également toute clause visant à céder au transporteur le bénéfice de l'assurance des marchandises.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijke verklaring aan de benadeelde. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van gemeen recht.

De instelling van een vordering bij een procedure ter verdeling van de beperkte aansprakelijkheid van alle uit een schadegeval voortvloeiende vorderingen schorst de verjaring.

§ 4. Een vordering tot verhaal door een persoon die ingevolge deze afdeling aansprakelijk wordt gesteld, kan ook na afloop van de in de paragrafen 1 en 2 bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop de persoon die de vordering tot verhaal instelt de vordering heeft voldaan of waarop de vordering aan hem is betekend of, indien een procedure wordt ingesteld binnen een langere termijn als het recht van de Staat waar de procedure wordt ingesteld daarin voorziet.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

Onderafdeling 7. Beperking van de contractuele vrijheid

Art. 3.6.3.25. Nietige bedingen

§ 1. Elk beding dat strekt tot uitsluiting, beperking of onder voorbehoud van het bepaalde in artikel 3.6.3.20, § 4, uitbreiding van de aansprakelijkheid in de zin van onderafdeling 1 t.e.m. 7 van hoofdstuk 3. Afdeling 1. van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of die strekt tot omkering van de bewijslast of tot verkorting van de in de artikelen 3.6.3.23. en 3.6.3.24. bedoelde vorderings- en verjaringstermijnen, is nietig. Elk beding dat aanspraken uit hoofde van de verzekering van de goederen toewijst aan de vervoerder is eveneens nietig.

§ 2. Sauf stipulation contraire, le transporteur, dans un contrat qui n'est pas régi par les dispositions de la « la Convention CMNI », est dégagé de toute responsabilité pour :

a. un acte ou une omission commis par le conducteur du bateau, le pilote ou toute autre personne au service du bateau de navigation intérieure ou du pousseur ou du remorqueur lors de la conduite nautique ou lors de la formation ou de la dissolution d'un convoi poussé ou d'un convoi remorqué, à condition que le transporteur ait rempli les obligations relatives à l'équipage prévues à l'article 3.6.3.3, § 3, à moins que l'acte ou l'omission ne résulte d'une intention de provoquer le dommage ou d'un comportement téméraire avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement ;

b. le feu ou une explosion à bord du bateau de navigation intérieure sans qu'il soit possible de prouver que le feu ou l'explosion résulte de la faute du transporteur, du transporteur substitué ou de leurs préposés et mandataires ou d'une défectuosité du bateau de navigation intérieure ;

c. des défectuosités de son bateau de navigation intérieure ou d'un bateau de navigation intérieure loué ou affrété existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités n'ont pu être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

§ 3. Le transporteur est dégagé de la responsabilité en vertu de la présente section à raison d'un dommage causé par un accident nucléaire si l'exploitant d'une installation nucléaire ou une autre personne autorisée répond de ce dommage.

Sous-section 8. Dispositions particulières

Art. 3.6.3.26. Lieu de chargement et de déchargement

§ 1er. Le transporteur doit, à ses frais, amener le bateau de navigation intérieure 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 de navigation intérieure à des dommages, il peut refuser de s'y rendre, à moins que l' expéditeur ou le destinataire s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dégâts qui seraient occasionnés

§2. Behoudens andersluidend beding, is de vervoerder in een overeenkomst die niet valt onder de bepalingen van het "CMNI-Verdrag" ontheven van aansprakelijkheid voor:

a. een handelen of nalaten van de schipper van het binnenschip, de loods of elke andere persoon in dienst van het binnenschip of van de duwboot of de sleepboot tijdens de navigatie of bij de samenstelling of ontkoppeling van een duw- of sleepkonvooi, mits de vervoerder zijn verplichtingen uit hoofde van artikel 3.6.3.3., § 3, ten aanzien van de bemanning is nagekomen, tenzij het handelen of nalaten het gevolg was van een opzettelijke poging de schade te veroorzaken of van roekeloos gedrag in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien;

b. brand of een explosie aan boord van het binnenschip, zonder dat kan worden aangetoond dat de brand of de explosie door schuld van de vervoerder, de ondervervoerder of van hun ondergeschikten of lasthebbers, of door een gebrek aan het binnenschip is veroorzaakt;

c. gebreken aan zijn binnenschip of aan een gehuurd of bevracht binnenschip die bestonden voor de aanvang van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken, ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid, vóór de aanvang van de reis niet konden worden ontdekt.

§ 3. De vervoerder is ontheven van de aansprakelijkheid uit hoofde van deze afdeling voor schade veroorzaakt door een kernongeval, indien de exploitant van een kerninstallatie of een voor hem in de plaats tredende persoon voor die schade aansprakelijk is.

Onderafdeling 8. Bijzondere bepalingen

Art. 3.6.3.26. Laad- en losplaats

§ 1. De vervoerder moet het binnenschip op eigen kosten op de plaats brengen die voor het laden of het lossen is aangewezen.

Indien hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of gevaar oplevert voor schade aan het binnenschip, mag hij weigeren erheen te varen, tenzij de afzender of de geadresseerde zich er schriftelijk toe verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die het binnenschip

au bateau de navigation intérieure par suite des risques inhérents à cet emplacement.

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

Sans préjudice de ce qui précède, l' expéditeur ou le destinataire est tenu de veiller, pendant tout le temps où le bateau de navigation intérieure se trouve au lieu de chargement ou de déchargement désigné, à ce que cela puisse se faire en toute sécurité.

§ 2. Si le contrat ne stipule qu'un lieu de chargement ou de déchargement, le transporteur doit néanmoins, s'il en est requis, charger au port de charge et décharger au port de destination aux différents emplacements désignés respectivement par l' expéditeur et le destinataire. Ces déhalages se font à la diligence et aux frais respectifs de l' expéditeur ou du destinataire.

Si le contrat stipule que le bateau de navigation intérieure doit être chargé ou déchargé à plusieurs endroits, ou le long de plusieurs autres navires, le transporteur 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 de l' expéditeur ou du destinataire.

Les dispositions du paragraphe 1er du présent article sont également d'application.

§ 3. Dès l'arrivée du bateau de navigation intérieure sur le lieu de chargement ou de déchargement, le transporteur doit annoncer sa présence sur place en le notifiant par écrit. Si, à ce moment, personne n'est présent ou accessible sur le lieu de chargement ou de déchargement pour constater l'arrivée du bateau de navigation intérieure ou si le contrat ne précise pas à qui la notification doit être faite, elle est valablement faite à l' expéditeur ou au destinataire.

En cas de contestation sur le fait de savoir si le bateau de navigation intérieure se trouve sur le lieu de chargement ou de déchargement au

ten gevolge van de aan die plaats verbonden risico's mocht overkomen.

Indien de gevaren van de plaats niet zichtbaar zijn, is de afzender of de geadresseerde die de vervoerder beveelt zijn binnenschip aldaar te leggen, van rechtswege aansprakelijk voor de aan die plaats verbonden risico's.

Onverminderd het voorgaande is de afzender of geadresseerde verplicht gedurende de ganse tijd dat het binnenschip zich op de aangewezen laad- of losplaats bevindt, er voor te zorgen dat het veilig kan.

§ 2. Ingeval de overeenkomst slechts één laad- of één losplaats bepaalt, moet de vervoerder niettemin, desgevraagd, in de ladingshaven laden en in de bestemmingshaven lossen op de verschillende plaatsen die door de afzender respectievelijk de geadresseerde worden aangewezen. Het daartoe nodige verhalen geschiedt op verzoek en op kosten van de afzender of van de geadresseerde.

Ingeval de overeenkomst bepaalt dat het binnenschip op meer dan een plaats of langszij van meer dan een ander schip moet worden geladen of gelost, moet de vervoerder zich op eigen kosten eenmaal naar elk van de aangewezen plaatsen of langszij van elk schip begeven, terwijl het verdere verhalen voor rekening is van de afzender of van de geadresseerde.

De bepalingen van de eerste paragraaf van dit artikel zijn eveneens van toepassing.

§ 3. Zodra het binnenschip op de laad- of losplaats is aangekomen, dient de vervoerder zich ter plaatse aan de exploitant van de overslaginstallatie aan te melden door hiervan schriftelijk kennis te geven. Indien op dat ogenblik op de laad- of losplaats niemand aanwezig of bereikbaar is om de aankomst van het binnenschip vast te stellen of de overeenkomst niet bepaalt aan wie de kennisgeving dient te geschieden, geschiedt deze rechtsgeldig aan de afzender of geadresseerde.

In geval van betwisting of het binnenschip zich op het tijdstip van de kennisgeving op de laad- of losplaats bevindt, mag de vervoerder hiervan het bewijs leveren door alle middelen van recht.

moment de la notification, le transporteur peut en apporter la preuve par tous moyens de droit.

Tout droit de contestation s'éteint si celle-ci n'est pas communiquée par écrit au transporteur dans les 24 heures suivant la notification susmentionnée. Si le délai expire un dimanche ou un jour férié où il n'est pas travaillé, ce délai est prolongé jusqu'au jour ouvrable suivant à 10 heures.

Elk recht op betwisting vervalt indien deze niet binnen de 24 uren na de hiervoor genoemde kennisgeving schriftelijk aan de vervoerder wordt ter kennis gebracht. Indien de termijn verstrijkt op een zon- of feestdag waarop niet gewerkt wordt, wordt deze termijn verlengd tot de eerstvolgende werkdag om 10 uur 's ochtends.

Art. 3.6.3.27. Chargement et déchargement

§ 1er. Par chargement, on entend également l'arrimage et le calage de la cargaison.

Le déchargement d'un bateau de navigation intérieure comprend également les mesures nécessaires au déchargement des restes et au lavage, au dégazage et à la ventilation et à la réception des déchets ainsi que les mesures nécessaires à la délivrance d'une attestation de déchargement, si ces mesures sont obligatoires en vertu "de la Convention CDNI".

Art. 3.6.3.27. Laden en lossen

§1. Onder laden wordt mede verstaan het stuwen en vastzetten van de lading.

Tot het lossen van een binnenschip behoren tevens de maatregelen tot nalossen en wassen, ontgassen en ventileren en inname van afval, en tot afgifte van een losverklaring, indien deze op grond van het "CDNI-Verdrag" verplicht zijn.

§ 2. L'expéditeur a le droit d'inspecter le bateau de navigation intérieure, les cales ou les réservoirs et tout autre équipement de chargement et de déchargement du bateau de navigation intérieure pour s'assurer qu'ils sont appropriés avant le chargement. Le chargement du bateau de navigation intérieure, sans qu'aucune remarque ait été formulée au préalable, est considéré comme une présomption que le bateau de navigation intérieure, les cales ou les réservoirs et tous les autres équipements de chargement et de déchargement du bateau de navigation intérieure sont appropriés pour recevoir la cargaison, la transporter sans entraves et la livrer.

§ 2. De afzender heeft het recht het binnenschip, de ruimen of tanks en alle andere laad- en losuitrusting van het binnenschip voorafgaand aan belading op hun geschiktheid te keuren. Het laden van het binnenschip, zonder dat voorafgaand enige opmerking werd geformuleerd, geldt als vermoeden dat het binnenschip, de ruimen of tanks en alle andere laad- en losuitrusting van het binnenschip geschikt zijn om de lading in te nemen, onbelemmerd te vervoeren en af te leveren.

Le bateau de navigation intérieure est présumé être apte à la navigation s'il s'y trouve un certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou un certificat de visite valide ou, dans l'attente de la délivrance d'un tel certificat, un certificat de l'Union provisoire pour bateaux de navigation intérieure ou un certificat de visite provisoire, sans réserves susceptibles d'affecter son aptitude à la navigation.

Het binnenschip wordt vermoed geschikt te zijn om te varen, indien het voorzien is van een geldig Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek of, indien in afwachting van de uitreiking hiervan, van een voorlopig Uniebinnenvaartcertificaat of voorlopig certificaat van onderzoek, zonder voorbehouden die op de geschiktheid invloed kunnen hebben.

§ 3. Le transporteur n'est pas tenu de mettre gratuitement à la disposition de l' expéditeur ou du destinataire les équipements de chargement et de déchargement du bateau de navigation

§ 3. De vervoerder is niet verplicht, met het oog op het laden en lossen, de laad- en losuitrusting van het binnenschip kosteloos ter beschikking te stellen van de afzender of geadresseerde.

intérieure en vue du chargement et du déchargement.

§ 4. Le transporteur doit mettre le bateau de navigation intérieure à disposition au lieu de chargement, prêt à être chargé, et au lieu de déchargement, prêt à être déchargé, et respecter les règles de sécurité qui y sont applicables, à condition que la sécurité du bateau de navigation intérieure ne soit pas compromise et qu'il n'en résulte pas des coûts ou des obligations allant au-delà de ce qui est nécessaire pour la sécurité.

§ 5. Le transporteur détermine d'après l'arrimage l'ordre de chargement et de déchargement.
Le délai de chargement ou de déchargement pour celui qui doit charger ou décharger le premier court suivant la règle établie à l'article 3.6.3.28, paragraphe 3 et, pour chacun des autres expéditeurs 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 l' expéditeur ou destinataire précédent aura terminé le chargement ou le déchargement de son lot.

§ 6. Pour les marchandises en vrac, il est procédé aux constatations de comptage, mesurage ou jaugeage par des peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés; s'il n'y a pas 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.

Si après le déchargement le bateau de navigation intérieure doit être jaugé à vide, cette opération doit se faire le jour du déchargement.

§ 7. L'expéditeur ou le destinataire est responsable des dommages causés au bateau de navigation intérieure par le chargement ou le déchargement, à moins que les dommages ne soient dus à une faute du transporteur.

§ 8. Le déchargement est terminé lorsque la cargaison a été complètement déchargée et que toutes les obligations énoncées dans "la Convention CDNI" ont été remplies, y compris, s'il y a lieu, la délivrance d'une attestation de déchargement.

§ 4. De vervoerder dient het binnenschip op de laadplaats laadgereed en op de losplaats losgereed ter beschikking te stellen en op de laad- of losplaats de aldaar toepasselijke veiligheidsvoorschriften in acht te nemen, voor zover deze de veiligheid van het binnenschip niet in gedrang brengen noch kosten of verplichtingen inhouden die verder reiken dan noodzakelijk is met het oog op de veiligheid.

§ 5. De vervoerder bepaalt, al naar de stuwing, de volgorde bij het laden en lossen.
Voor degene die het eerst moet laden of lossen, begint de laad- of lostijd volgens de regel van artikel 3.6.3.28, paragraaf 3 en voor elk der volgende afzenders of geadresseerden bij het verstrijken van de termijn die aan de vorige toegestaan werd of, ingeval deze niet binnen de bepaalde termijn met het laden of lossen van zijn goederen gereedkomt, op het ogenblik waarop hij daarmee klaar is.

§ 6. Voor stortgoederen geschieden de vaststellingen van tellen, wegen en meten door beëdigde wegers of meters; zijn er geen beëdigde wegers of meters, dan geschieden de vaststellingen door wegers, of meters aangewezen door partijen.

Er worden gewichts- of meetbiljetten opgemaakt naar mate van het laden en aan iedere partij overhandigd.

Indien na de lossing het binnenschip leeg moet worden gemeten, moet zulks op de dag van lossing geschieden.

§ 7. De afzender of geadresseerde is aansprakelijk voor schade aan het binnenschip die door het laden of lossen wordt veroorzaakt, tenzij de schade is ontstaan door schuld van de vervoerder.

§ 8. De lossing is beëindigd wanneer de lading geheel gelost is en daarbij aan alle verplichtingen opgenomen in het "CDNI-Verdrag" is voldaan, met inbegrip van de afgifte van een losverklaring, indien verplicht.

Art. 3.6.3.28. Délai de starie

§ 1er. Le délai de starie est fixé par les parties dans le contrat et est exprimé en jours entiers ou en parties de jour. Le délai de starie peut être fixé séparément pour le chargement et pour le déchargement ou conjointement.

S'il y a plusieurs lieux de chargement et de déchargement, le délai de starie total ne peut être plus long que lorsqu'il n'y a qu'un seul expéditeur ou destinataire.

§ 2 Si aucun délai de starie n'a été convenu dans le contrat, il sera déterminé en fonction du temps raisonnablement nécessaire pour charger ou décharger les marchandises en question.

Le Roi peut définir des indicateurs pour déterminer le délai de starie.

§ 3. Le délai de starie, de chargement ou de déchargement prend cours après la notification d'arrivée, à condition que le bateau soit prêt à être chargé ou déchargé, sauf s'il en est convenu autrement.

Dans ce cas, le délai de starie, de chargement ou de déchargement prend cours à l'heure convenue. Si le chargement ou le déchargement commence plus tôt, il prend cours à ce moment.

Le délai de starie, de chargement ou de déchargement se poursuit sans interruption, sauf s'il en est convenu autrement.

S'il a été stipulé que le délai de starie, de chargement et/ou de déchargement est interrompu, ce délai se poursuivra néanmoins sans interruption si ces jours sont utilisés.

Si une interruption a été convenue, mais que le délai convenu de starie, de chargement et/ou de déchargement n'a pas été respecté, sans faute du transporteur ou par force majeure, cela ne peut être invoqué.

§ 4. Dans tous les cas où le bateau de navigation intérieure reste plus longtemps que le délai de chargement ou de déchargement depuis la notification d'arrivée au lieu de chargement ou de déchargement jusqu'au départ de celui-ci, le transporteur a le droit d'être indemnisé pour tous les dommages qu'il subit de ce fait, à moins que

Art. 3.6.3.28 Ligtijd

§ 1 De ligtijd wordt door partijen in de overeenkomst vastgelegd en uitgedrukt in volle dagen of in delen van een dag. De ligtijd kan afzonderlijk worden bepaald voor het laden en voor het lossen of gezamenlijk.

Indien er verscheidene laad-en losplaatsen zijn, mag de totale ligtijd niet meer bedragen dan wanneer er slechts één afzender of geadresseerde is.

§ 2 Indien geen ligtijd in de overeenkomst werd bedongen, wordt deze vastgesteld op de tijd die redelijkerwijs nodig is om de betreffende goederen te laden of te lossen.

De Koning kan daarbij indicatoren vaststellen voor het bepalen van de ligtijd.

§ 3. De lig-, laad- of lostijd gaat in na aankomstmelding, mits laad- of losgereed, tenzij anders overeengekomen.

In dat geval gaat de lig-, laad- of lostijd in op het overeengekomen tijdstip. Indien echter eerder met laden of lossen wordt begonnen, gaat hij op dat ogenblik in.

De lig-, laad- of lostijd loopt ononderbroken voort, tenzij anders overeengekomen.

Indien bedongen werd dat de lig-, laad- en/of lostijd onderbroken wordt, loopt die tijd niettemin ononderbroken door indien deze gebruikt wordt.

Indien een onderbreking werd overeengekomen, maar de overeengekomen lig-, laad- en/of lostijd niet werd nageleefd, buiten schuld van de vervoerder of overmacht, kan hierop geen beroep worden gedaan.

§ 4. In alle gevallen waarin het binnenschip vanaf de kennisgeving van de aankomst op de laad- of losplaats tot aan het vertrek aldaar langer verblijft dan de laad- of lostijd, is de vervoerder gerechtigd op vergoeding van alle schade die hij daardoor lijdt, tenzij het oponthoud te wijten is aan overmacht of schuld van de vervoerder zelf.

le retard ne soit dû à un cas de force majeure ou à une faute du transporteur lui-même.

L'indemnité, appelée surestaries, peut être fixée dans le contrat, à défaut de quoi le transporteur devra prouver le dommage.

L'indemnité est due de plein droit après l'expiration du délai de chargement ou de déchargement, sans mise en demeure.

Le Roi peut définir des indicateurs pour calculer l'indemnité.

§ 5. Les dispositions reprises dans les paragraphes précédents du présent article ne s'appliquent pas si le fret est déterminé sur la base d'une location journalière ou mensuelle.

Toutefois, si le fret est basé sur un nombre donné d'heures d'utilisation du bateau de navigation intérieure par jour et que ce nombre d'heures est dépassé, le transporteur a droit à une indemnisation pour les heures supplémentaires calculées au pro rata par rapport au nombre d'heures convenu.

De schadevergoeding, overliggeld genaamd, kan in de overeenkomst worden bepaald, bij gebreke waarvan de vervoerder de schade dient te bewijzen.

De schadevergoeding is van rechtswege verschuldigd na afloop van de laad- of lostijd, zonder ingebrekestelling.

De Koning kan indicatoren aanduiden ter berekening van de schadevergoeding.

§ 5. De in voorgaande paragrafen van dit artikel opgenomen bepalingen, gelden niet indien de vracht is bepaald op basis van een dag- of maandhuur.

Indien echter de vracht gebaseerd is op een bepaald aantal uren inzet van het binnenschip per dag en dit aantal uren overschreden wordt, heeft de vervoerder recht op vergoeding van de bijkomende uren pro rata berekend ten opzichte van het aantal overeengekomen uren.

Art. 3.6.3.29. Dispositions relatives aux marchandises à charger

§ 1er . L'expéditeur n'est pas autorisé à proposer au transport des marchandises dont le transport n'est pas autorisé en vertu de la législation internationale ou nationale ou de règlements locaux.
L'expéditeur n'est pas autorisé à charger des marchandises autres que celles spécifiées dans le contrat.

§ 2. Si le contrat contient la clause « environ », l'expéditeur peut charger deux pourcent et demi en moins ou en plus, pour autant que la capacité du bateau de navigation intérieure le permette et qu'il y ait un supplément de fret pour le surplus.

Art. 3.6.3.30. Dispositions relatives à une navigation sans entraves

§ 1er. Lorsque, pour atteindre le port de destination, le bateau de navigation intérieure doit naviguer sur un fleuve ou sur une rivière à

Art. 3.6.3.29. Bepalingen met betrekking tot de te laden goederen

§ 1. Het is de afzender niet toegelaten goederen ten vervoer aan te bieden waarvan het vervoer krachtens internationale of nationale wetgeving of plaatselijke reglementen niet toegelaten is.
Het is de afzender niet toegelaten andere goederen te laden dan deze bepaald in de overeenkomst.

§ 2. Indien de overeenkomst de vermelding "ongeveer" bevat, kan de afzender tweeëneenhalf procent meer of minder inladen, voor zover het vermogen van het binnenschip zulks toelaat en mits een vrachttoeslag voor het meerdere.

Art. 3.6.3.30. Bepalingen met betrekking tot een ongehinderde vaart

§ 1. Wanneer het binnenschip op een stroom of rivier met vrije loop moet varen om de haven van bestemming te bereiken, kan de vervoerder niet

courant libre, le transporteur ne peut être obligé de charger la totalité de la quantité stipulée si le niveau d'eau est tel que le bateau de navigation intérieure ne pourrait, avec un plein chargement, arriver à destination.

§ 2. Le bateau de navigation intérieure ne peut être tenu de se frayer un chemin à travers les glaces ou de naviguer dans un port ou une zone non libre de glaces.

§ 3. Le transporteur a le droit de transborder les marchandises en tout ou en partie dans d'autres navires ou de les entreposer dans d'autres navires ou à quai, dans la mesure où cela semble nécessaire, compte tenu des circonstances, dans l'intérêt du bateau de navigation intérieure ou de la cargaison. L'expéditeur et le destinataire sont solidairement responsables envers le transporteur des frais supplémentaires encourus, pour autant que les mesures en question ne soient pas dues à une faute du transporteur.

Le transbordement ou l'entreposage s'effectue au nom et pour le compte et aux risques de l'expéditeur et du destinataire.

verplicht worden de gehele bedongen hoeveelheid in te laden, indien het binnenschip ten gevolge van de waterstand niet met een volle lading ter bestemming zou geraken.

§ 2. Het binnenschip kan niet worden verplicht zich een weg te banen door het ijs of een niet-ijsvrije haven of een niet ijsvrij gebied in te varen.

§ 3. De vervoerder heeft het recht om de goederen geheel of ten dele over te laden in andere schepen op of op te slaan in andere schepen of aan wal voor zover dit onder de gegeven omstandigheden in het belang van het binnenschip of de lading noodzakelijk lijkt te zijn. De afzender en de geadresseerde zijn hoofdelijk aansprakelijk tegenover de vervoerder voor de extra kosten die daardoor ontstaan, voor zover de betreffende maatregelen niet door schuld van de vervoerder moesten worden getroffen.

Het overslaan of de opslag geschieden namens en voor rekening en risico van de afzender en de geadresseerde.

Art. 3.6.3.31. Fret et autres créances sur les marchandises

§ 1er. Lorsque l'expéditeur n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée au contrat, il est tenu d'acquitter le fret pour la quantité non chargée avant le début du transport. La présente disposition ne s'applique pas si un fret en bloc ou un fret par jour ou partie de jour a été convenu.

Le transporteur peut également exiger un acompte égal à un tiers du fret au moment où le chargement est terminé.

Le transporteur a le droit de ne pas commencer à naviguer tant que les montants visés aux premier et deuxième alinéas n'ont pas été payés.

§ 2. Sans préjudice des dispositions du § 1er, le fret est exigible dès l'expiration du délai de déchargement.

Art. 3.6.3.31. Vracht en de overige op de goederen rustende vorderingen

§ 1. Wanneer de afzender de in de overeenkomst vermelde hoeveelheid goederen niet heeft ingeladen, is de afzender verplicht de vracht, voor de niet geladen hoeveelheid voor het begin van het vervoer te voldoen. De voorliggende bepaling is niet van toepassing indien een blokvracht of een vracht per dag of deel van een dag werd afgesproken.

De vervoerder kan tevens op het tijdstip van beëindiging van de belading een voorschot gelijk aan een derde van de vracht eisen.

De vervoerder is gerechtigd de afvaart niet aan te vatten, zolang de in het eerste en tweede lid genoemde bedragen niet zijn voldaan.

§ 2. Onverminderd de bepalingen van § 1 is de vracht opeisbaar zodra de lostijd is verstreken.

Les autres créances sur les marchandises auxquelles le contrat donne lieu, telles que les frais supplémentaires, les surestaries et autres indemnités, ainsi que la contribution en avarie commune le cas échéant, sont exigibles dès que le fait générateur de la créance s'est produit et pour autant que son exigibilité ne soit pas contestée.

Si les montants visés à l'alinéa 1er ou 2 ou leur exigibilité sont contestés ou s'il est dérogé aux alinéas précédents du présent paragraphe, le transporteur peut exiger la constitution d'une sûreté et refuser l'appareillage ou la poursuite du voyage ou la livraison des marchandises tant que cette sûreté n'a pas été constituée.

À moins que le transporteur ou, en cas de transport substitué, le transporteur substitué, n'ait confirmé dans le document de transport que les créances sur les marchandises ont été acquittées, toute clause excluant le droit de constituer une sûreté et le droit d'exiger du destinataire demandant la livraison le paiement des montants visés au présent article est nulle.

§ 3. L'acceptation, par le transporteur, du solde du fret calculé sur le poids débarqué n'implique pas la reconnaissance du manquant.

§ 4. Lorsqu'une partie des marchandises ne parvient pas à destination, il n'est dû qu'un fret proportionnel, ce fret proportionnel ne pouvant être inférieur au tiers du fret convenu.

Si des marchandises ont dû être jetées par-dessus bord pour le salut commun du bateau de navigation intérieure et de la cargaison, le fret entier est dû mais contribue à l'avarie commune.

Ces règles ne préjudicient pas aux recours éventuels contre ceux dont la faute a provoqué la perte ou la non-arrivée de la marchandise.

§ 5. Sans préjudice à l'article 3.6.3.19 § 5, la perte ou les dommages subis par les marchandises ou un retard de livraison ne portent nullement préjudice au droit du transporteur aux autres créances sur les marchandises.

De overige op de goederen rustende vorderingen waartoe de overeenkomst aanleiding geeft, zoals bijkomende kosten, overliggelden en andere schadevergoedingen, alsmede desgevallend de bijdrage in averij-grosse, zijn opeisbaar zodra het feit dat tot de vordering aanleiding heeft gegeven, zich heeft voorgedaan en mits de verschuldigdheid niet wordt betwist.

Worden de in het eerste of tweede lid bedoelde bedragen of de verschuldigdheid ervan betwist of is afgeweken van de voorgaande leden van deze paragraaf, kan de vervoerder het stellen van een zekerheid eisen en mag hij de afvaart of de voortzetting van de reis of de aflevering van de goederen weigeren zolang deze niet wordt gesteld.

Behoudens indien door de vervoerder, of in geval van ondervervoer door de ondervervoerder, in het vervoersdocument werd bevestigd dat op de goederen rustende vorderingen voldaan zijn, is elk beding dat het recht op het stellen van zekerheid en het recht om van de geadresseerde, die om aflevering verzoekt, betaling van de in dit artikel genoemde bedragen te vorderen, uitsluit, nietig.

§ 3. Aanvaarding door de vervoerder van het saldo van de vracht, berekend naar het uitgeleverd gewicht, sluit geen erkenning in van manco.

§ 4. Ingeval een deel van de goederen niet ter bestemmingsplaats aankomt, is slechts een evenredige vracht verschuldigd, die niet minder mag bedragen dan een derde van de overeengekomen vracht.

Is een deel van de goederen over boord geworpen tot gemeen behoud van het binnenschip en lading, dan is de volle vracht verschuldigd, maar draagt zij bij in de averij-grosse.

Deze regels doen geen afbreuk aan het recht van verhaal op degenen door wier schuld de goederen verloren gegaan of niet aangekomen zijn.

§ 5. Onverminderd het bepaalde in artikel 3.6.3.19 §5, doet verlies of beschadiging van de goederen of vertraging in de aflevering geen afbreuk aan het recht van de vervoerder op de overige op de goederen rustende vorderingen.

Art. 3.6.3.32. Droits de résiliation dans le chef de l' expéditeur

§ 1er. L' expéditeur peut résilier le contrat sans indemnité si le transporteur ne se trouve pas au lieu de chargement désigné à l'heure convenue.

§ 2. L' expéditeur peut résilier le contrat sans indemnité si le bateau de navigation intérieure n'est pas approprié pour recevoir la cargaison ou n'est pas apte à naviguer ou n'a pas l'équipement et l'équipage requis en vertu de la réglementation en vigueur ou les licences nationales et internationales nécessaires au transport des marchandises en question et si le transporteur ne prend pas les mesures nécessaires pour remédier à la situation après mise en demeure. Si l'aptitude du bateau de navigation intérieure est contestée, l'état d'aptitude est déterminé de manière contraignante entre les parties par un expert désigné à cet effet entre les parties ou sur requête unilatérale par ordonnance du tribunal. Les frais y afférents sont à la charge de la partie reconnue en tort.

Si le transporteur est reconnu en tort ou ne conteste pas l'inaptitude à recevoir la cargaison, il doit également indemniser les dommages subis par l' expéditeur en raison de la différence de fret et des frais exposés, sauf s'il peut prouver la force majeure. Si l' expéditeur est reconnu en tort, il doit indemniser le transporteur pour les dommages subis.

§ 3. L' expéditeur a également le droit, tant que le chargement n'a pas commencé, de résilier le contrat moyennant le paiement d'une indemnité égale à la moitié du fret, le cas échéant augmentée de l'indemnité visée à l'article 3.6.3.28, § 4.

§ 4. L' expéditeur a également le droit, dès que le chargement a commencé, de ne pas poursuivre le chargement et de décharger de nouveau les marchandises déjà chargées à ses frais et risques. Le contrat est considéré comme résilié dès que le bateau de navigation intérieure est complètement déchargé et qu'il a été satisfait à toutes les obligations éventuelles de "la Convention CDNI".

Si l' expéditeur fait usage de ce droit, le transporteur a droit au paiement de la totalité du

Art. 3.6.3.32. Beëindigingsrechten in hoofde van de afzender

§ 1. De afzender mag de overeenkomst zonder vergoeding ontbinden, ingeval de vervoerder zich niet op de overeengekomen tijd op de aangewezen laadplaats bevindt.

§ 2. De afzender mag de overeenkomst zonder vergoeding ontbinden, ingeval het binnenschip niet geschikt is om de lading in te nemen of niet geschikt om te varen of niet voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning of zeewaardig of de voor het vervoer van de betrokken goederen vereiste nationale en internationale vergunningen en de vervoerder niet het nodige doet om na ingebrekestelling hieraan te verhelpen. Indien betwisting rijst of het binnenschip daartoe geschikt is, wordt de staat van geschiktheid bindend tussen partijen vastgesteld door een daartoe tussen partijen of op eenzijdig verzoekschrift bij beschikking van de rechtbank aangestelde deskundige. De kosten hieraan verbonden zijn voor rekening van de in het ongelijk gestelde partij.

Indien de vervoerder in het ongelijk wordt gesteld of de niet geschiktheid om de lading in te nemen, niet betwist, moet hij tevens de schade vergoeden die de afzender lijdt wegens vrachtverschil en kosten, tenzij hij overmacht kan bewijzen. Indien de afzender in het ongelijk wordt gesteld dient hij de schade te vergoeden die de vervoerder hierdoor lijdt.

§ 3. De afzender is tevens gerechtigd, zolang niet met belading een aanvang is genomen, de overeenkomst te ontbinden, mits betaling van een schadevergoeding gelijk aan de helft van de vracht, desgevallend vermeerderd met de schadevergoeding waarvan sprake in art 3.6.3.28, § 4.

§ 4. De afzender is tevens gerechtigd, zodra met belading een aanvang is genomen, het laden niet verder te zetten en op zijn kosten en risico de reeds geladen goederen opnieuw te lossen. De overeenkomst wordt als ontbonden beschouwd zodra het binnenschip geheel gelost is en aan alle eventuele verplichtingen van het "CDNI-Verdrag" is voldaan.

Indien de afzender van dit recht gebruik maakt, heeft de vervoerder recht op betaling van de

fret, le cas échéant augmentée de l'indemnité visée à l'article 3.6.3.28, § 4.

Art. 3.6.3.33. Droits de résiliation dans le chef du transporteur

§ 1er. Si une date de notification pour le chargement a été convenue et que le transporteur, en raison d'un cas de force majeure, ne peut la respecter, le transporteur a le droit de résilier le contrat, sans être redevable d'aucune indemnité et sans pouvoir prétendre lui-même à une quelconque indemnité, à moins que les parties ne conviennent d'une autre date de notification.

§ 2. Si le bateau de navigation intérieure fait naufrage pendant l'exécution du contrat, celui-ci prend fin de plein droit.

Si, au cours de l'exécution du contrat, le bateau de navigation intérieure, sans avoir fait naufrage, est endommagé à un point tel que, de l'avis du transporteur, il ne vaut pas la peine de procéder aux réparations nécessaires pour l'exécution du contrat ou que ces réparations ne sont pas possibles dans un délai raisonnable, le transporteur a le droit de résilier le contrat.

Si une circonstance visée aux alinéas précédents du présent article se produit pendant la navigation jusqu'au lieu de chargement ou de déchargement, il est présumé, jusqu'à preuve du contraire, que cette circonstance est due à la faute du transporteur.

§ 3. De plus, le transporteur a le droit de résilier le contrat, sans mise en demeure, au lieu de chargement, si le délai de chargement ou en cas de délai de chargement et de déchargement conjoint, la moitié du délai de starie, est dépassé(e) de 48 heures.

Dans ce cas, le transporteur a droit au paiement de la moitié du fret convenu ainsi qu'à l'indemnité visée à l'article 3.6.3.28, § 4.

§ 4. De plus, le transporteur a le droit de résilier le contrat, sans mise en demeure, au lieu de déchargement, et de décharger la cargaison aux risques et frais de celui à qui elle appartient si le délai de starie ou, en cas de délai de chargement et de déchargement conjoint, la moitié du délai de starie depuis l'heure d'arrivée au lieu de

gehele vracht, desgevallend vermeerderd met de schadevergoeding waarvan sprake in art. 3.6.3.28 § 4.

Art. 3.6.3.33. Beëindigingsrechten in hoofde van de vervoerder

§ 1. Indien een melddatum voor belading is overeengekomen en de vervoerder, door overmacht, deze niet kan nakomen, is de vervoerder gerechtigd, zonder enige schadevergoeding verschuldigd te zijn en zonder zelf op enige vergoeding aanspraak te kunnen maken, de overeenkomst te ontbinden, tenzij partijen een andere melddatum overeenkomen.

§ 2. Indien het binnenschip tijdens de uitvoering van de overeenkomst vergaat, eindigt deze van rechtswege.

Wanneer het binnenschip, zonder dat het vergaan is, tijdens de uitvoering van de overeenkomst zodanig beschadigd blijkt te zijn, dat het, naar het oordeel van de vervoerder, het herstel, nodig voor de uitvoering van de overeenkomst, niet waard is of dit herstel binnen redelijke termijn niet mogelijk is, is de vervoerder gerechtigd de overeenkomst op te zeggen.

Indien zich een omstandigheid voordoet, zoals bepaald in de vorige leden van dit artikel, en deze zich voordoet tijdens de vaart om zich naar de laad- of losplaats te begeven, wordt tot bewijs van het tegendeel vermoed dat deze omstandigheid te wijten is aan schuld van de vervoerder.

§ 3. Tevens is de vervoerder gerechtigd op de laadplaats de overeenkomst te ontbinden, zonder ingebrekestelling, indien de laadtijd of bij een gezamenlijke laad- en lostijd de helft van de ligtijd, met 48 uren overschreden is.

In dat geval heeft de vervoerder recht op betaling van de helft van de overeengekomen vracht alsmede de schadevergoeding waarvan sprake in art. 3.6.3.28 § 4.

§ 4. Tevens is de vervoerder gerechtigd op de losplaats, zonder ingebrekestelling, de overeenkomst te beëindigen en op risico en kosten van wie het behoort de lading te lossen, indien de ligtijd of bij een gezamenlijke laad- en lostijd de helft van de ligtijd sedert het tijdstip van aankomst op de losplaats, met 48 uren

déchargement, est dépassé(e) de 48 heures, sans que le déchargement ait commencé.

Dans ce cas, le transporteur a droit au paiement du fret convenu et à l'indemnité visée à l'article 3.6.3.28, § 4, s'il y a lieu, ainsi qu'à l'indemnisation de tous les autres dommages subis et des frais qu'il a engagés.

L'article 3.6.3.34 peut également être appliqué.

§ 5. Dans tous les cas où le fret convenu est déterminé sur la base d'une location journalière ou mensuelle, les dispositions des §§ 3 et 4 ne sont pas applicables.

Dans les autres cas où le transporteur peut procéder à la résiliation en vertu du présent article, le transporteur a droit à une indemnité pour chaque jour écoulé depuis le moment où le bateau de navigation intérieure s'est rendu au lieu de chargement jusqu'à la résiliation du contrat, sans préjudice de l'indemnisation d'autres dommages et frais.

§ 6. Les motifs de résiliation susmentionnés ainsi que le § 5 ne portent nullement préjudice au droit de résiliation visé à l'article 3.6.3.9 et aux indemnités auxquelles le transporteur peut prétendre dans ce cas.

Art. 3.6.3.34. Litiges à la livraison

§ 1er. En cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un expert désigné à l'amiable par les parties ou nommé par une ordonnance du Président du Tribunal de l'entreprise.

§ 2. L'ordonnance peut, le cas échéant, ordonner que les marchandises :

1° seront déposés ou mis sous séquestre, ainsi que qu'ils seront emmenés dans un dépôt public ou privé ;

2° sera vendu soit sous seing privée, soit publiquement, aux conditions déterminées par le président ;

overschreden is, zonder dat met lossing een aanvang is genomen.

In dat geval heeft de vervoerder recht op betaling van de overeengekomen vracht alsmede de in art. 3.6.3.28 § 4 bedoelde schadevergoedingen, indien van toepassing, alsmede vergoeding van alle overige schade die hij daardoor lijdt en kosten die hij heeft uitgestaan.

Tevens kan toepassing worden gemaakt van artikel 3.6.3.34.

§ 5. In alle gevallen waarin de overeengekomen vracht is bepaald op basis van een dag- of maandhuur, zijn de bepalingen van § 3 en 4 niet van toepassing.

In de overige gevallen waarin de vervoerder onder dit artikel tot ontbinding kan overgaan, heeft de vervoerder recht op vergoeding voor elke dag vanaf het tijdstip dat het binnenschip zich naar de laadplaats heeft begeven tot op het ogenblik van de beëindiging van de overeenkomst, onverminderd vergoeding van andere schade en kosten.

§ 6. De hiervoor genoemde ontbindingsgronden alsmede § 5 doen geen afbreuk aan het recht tot ontbinding vermeld in art. 3.6.3.9 en de vergoedingen waarop de vervoerder in dat geval aanspraak kan maken.

Art. 3.6.3.34. Geschillen bij aflevering

§1. Wanneer de vervoerde goederen worden geweigerd of aangaande de inontvangstneming daarvan geschil is ontstaan, wordt de staat van de goederen, indien een belanghebbende het vordert, onderzocht door een deskundige in der minne aangesteld door partijen of bij beschikking van de Voorzitter van de Ondernemingsrechtbank.

§2. De beschikking kan, al naargelang het geval, bevelen dat de goederen:

1° in bewaring zullen worden gegeven of onder sekwester gesteld, alsook dat zij naar een openbare of particuliere opslagplaats zullen worden gebracht;

2° hetzij onderhands of openbaar onder de door de Voorzitter bepaalde voorwaarden zullen worden verkocht;

3° en cas de danger imminent pour les personnes, les biens ou l'environnement, soient rendues inoffensif ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée par rapport au danger que présente le bien, être détruit.

§3. Le produit de la vente sera utilisé en priorité pour payer ce qui est dû au transporteur.

Art. 3.6.3.35 Droit d'action de l'expéditeur et du destinataire

Tant l'expéditeur que le destinataire sont en droit de réclamer des dommages causés par la perte ou l'endommagement de la marchandise ou pour retard de livraison.

Sous-section 9 Sûretés du transporteur

Art. 3.6.3.36. Sûretés du transporteur

§ 1er. Le fret, les autres créances sur les marchandises ainsi que la contribution en avarie commune sont privilégiés sur les marchandises pendant qu'elles se trouvent en la possession du transporteur et pendant les vingt-quatre 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 hypothécaire.

§ 2. Le transporteur a également le droit d'exercer un droit de rétention sur la cargaison tant que les créances sur les marchandises n'ont pas été acquittées.

§ 3. Toute clause qui exclut l'application de cet article est nulle.

Chapitre 4. Contrats d'emport ou de remorquage

Section 1ère. Dispositions générales

Art. 3.6.4.1. Application matérielle et internationale

Les dispositions de la présente section s'appliquent aux contrats d'emport, ainsi qu'aux

3° in geval van onmiddellijk gevaar voor personen, zaken of het milieu, onschadelijk zullen worden gemaakt, of, mits een dergelijke maatregel met betrekking tot het gevaar dat van de van goederen uitgaat niet onevenredig is, te vernietigen.

§3. De opbrengst van de verkoop zal bij voorrang worden besteed ter voldoening van hetgeen aan de vervoerder verschuldigd is.

Art. 3.6.3.35 Vorderingsgerechtigdheid afzender en geadresseerde

Zowel de afzender als geadresseerde zijn vorderingsgerechtigdheid wegens schade door verlies of beschadiging van de goederen of wegens vertraging in de aflevering.

Onderafdeling 9 Zekerheidsrechten vervoerder

Art. 3.6.3.36. Zekerheidsrechten vervoerder

§ 1. De vracht, de overige op de goederen rustende vorderingen, alsmede de bijdrage in avarij-grosse zijn bevoorrecht op de goederen gedurende de tijd dat deze in het bezit zijn van de vervoerder en gedurende de vierentwintig uren die op de afgifte aan de geadresseerde volgen, mits laatstgenoemde er het bezit van behoudt.

Dit voorrecht heeft dezelfde rang als het voorrecht ingesteld bij artikel 20, 7° van de Hypotheekwet.

§ 2. Tevens is de vervoerder gerechtigd een retentierecht uit te oefenen op de lading zolang zijn op de goederen rustende vorderingen niet zijn voldaan.

§ 3. Elk beding dat de toepassing van dit artikel uitsluit is nietig.

Hoofdstuk 4. Overeenkomsten tot meenemen of slepen

Afdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 3.6.4.1. Materiële en internationale toepassing

De bepalingen van deze afdeling zijn van toepassing op overeenkomsten tot meenemen alsook tot slepen van binnenschepen.

contrats de remorquage de bateau de navigation intérieure.
Les dispositions du présent chapitre s'appliquent également si le poussage est effectué par un bateau de navigation intérieure autre qu'un pousseur.

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn ook van toepassing indien het duwen geschiedt met een ander binnenschip dan een duwboot.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas à l'emport ou au remorquage d'un navire, qui est réalisé dans le cadre d'une opération d'assistance ou de sauvetage.

De bepalingen van dit hoofdstuk zijn niet van toepassing op meenemen of slepen van een schip, wanneer dit geschiedt in het kader van hulp of berging.

Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3. et d'autres dispositions législatives et réglementaires contraignantes, les parties peuvent décider autrement contractuellement que prévu dans le présent chapitre.

Onder voorbehoud van de artikelen 3.6.1.2. en 3.6.1.3. en van andere dwingende wettelijke en reglementaire bepalingen, kunnen partijen contractueel anders bepalen dan voorzien in dit hoofdstuk.

Art. 3.6.4.2. Définitions

Dans le présent chapitre, l'on entend par:

1° « prestataire »: celui qui s'oblige à l'emport ou au remorquage, qu'il soit ou non propriétaire du bateau de navigation intérieure utilisé pour l'exécution de ces opérations ;

2° « donneur d'ordre » : le cocontractant de celui qui s'engage à l'emport ou au remorquage, qu'il soit ou non le propriétaire du bateau de navigation intérieure à emporter ou remorquer ;

3° « dommages aux tiers » : dommages à des objets autres que les bateaux de navigation intérieure concernés par le contrat et leur cargaison.

Art. 3.6.4.2. Begrippen

In dit hoofdstuk wordt verstaan onder:

1° "opdrachtnemer": degene, die zich tot het meenemen of slepen verplicht, ongeacht of hij de eigenaar is of niet van het binnenschip dat voor de uitvoering van die werkzaamheden wordt ingezet;

2° "opdrachtgever": de medecontractant van degene die zich verbindt tot het meenemen of slepen, ongeacht of hij de eigenaar is van het mee te nemen of te slepen binnenschip ;

3° "schade aan derden": schade aan andere voorwerpen dan de bij de overeenkomst betrokken binnenschepen en hun lading.

Art. 3.6.4.3. Mentions

Le contrat mentionne :

1° les nom et domicile ou le siège du donneur d'ordre et du prestataire ;

2° les données suivantes concernant le bateau de navigation intérieure : nom, numéro européen unique d'identification des bateaux (ENI), numéro d'immatriculation, type, tonnage et dimensions, lieu de construction, année de construction, certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques maritimes constituées et d'autres particularités;

Art. 3.6.4.3. Vermeldingen

De overeenkomst vermeldt:

1° de naam en de woonplaats of de zetel van de opdrachtgever en de opdrachtnemer;

2° de volgende gegevens betreffende het binnenschip: naam, uniek Europees scheepsidentificatienummer (ENI), nummer teboekstelling, type, tonnenmaat en afmetingen, bouwplaats, bouwjaar, Uniebinnenvaartcertificaat of certificaat van onderzoek, gevestigde scheepshypotheken en verdere bijzonderheden;

3° le port ou le lieu et la première et la dernière heure possibles pour la livraison et la restitution ;

4° le cas échéant, la zone de navigation autorisée ;

5° la durée du contrat ;

6° la rémunération ;

7° le lieu et la date de signature.

Art. 3.6.4.4. Preuve de l'existence et du contenu du contrat

L'absence ou le caractère incomplet d'un écrit n'affecte pas la validité d'un contrat relevant du présent chapitre.

L'existence et le contenu d'un contrat relevant du présent chapitre sont, à défaut d'écrit, prouvés par tous les moyens de droit admis en matière commerciale.

Si un écrit a été établi, ses dispositions s'appliquent jusqu'à preuve du contraire.

Art. 3.6.4.5. Obligations des parties

§ 1er. Le prestataire doit :

1° utiliser un bateau de navigation intérieure approprié pour réaliser les opérations convenues et répondant à toutes les exigences légales ;

2° exécuter la tâche conformément aux règles de l'art ;

3° exécuter la tâche dans le délai convenu ou, en l'absence d'un tel délai, dans un délai raisonnable compte tenu de toutes les circonstances pertinentes ;

§ 2 Le donneur d'ordre doit :

1° communiquer au prestataire tous les renseignements nécessaires à l'exécution de l'opération, y compris ceux relatifs à la cargaison, si le bateau de navigation intérieure à emporter ou remorquer est chargé, avant l'exécution des opérations ;

2° mettre à disposition un bateau de navigation intérieure à emporter ou remorquer apte à naviguer, conforme à toutes les dispositions

3° de haven of plaats, en het vroegste en het laatste tijdstip voor levering en teruggave;

4° desgevallend, het toegelaten vaargebied;

5° de duur van de overeenkomst;

6° de vergoeding;

7° de plaats en het tijdstip van ondertekening.

Art. 3.6.4.4. Bewijs van het bestaan en de inhoud van de overeenkomst

De afwezigheid of onvolledigheid van een geschrift tast de geldigheid van een overeenkomst vallend onder dit hoofdstuk niet aan.

Het bestaan en de inhoud van een onder dit hoofdstuk vallende overeenkomst wordt, bij gebreke aan een geschrift, geleverd door alle middelen van recht toegelaten in handelszaken.

Indien een geschrift is opgemaakt, gelden de bepalingen ervan tot bewijs van het tegendeel.

Art. 3.6.4.5. Verplichtingen van partijen

§ 1 De opdrachtnemer moet:

1° een binnenschip inzetten dat geschikt is om de overeengekomen werkzaamheden te verrichten en voldoet aan alle wettelijke bepalingen;

2° de opdracht uitvoeren volgens de regels van de kunst;

3° de opdracht uitvoeren binnen de overeengekomen termijn, of, bij gebreke van dergelijke termijn, binnen een redelijke tijd rekening houdend met alle relevante omstandigheden;

§ 2 De opdrachtgever moet:

1° alle voor de opdracht noodzakelijke informatie, met inbegrip van deze met betrekking tot de lading, indien het mee te nemen of te slepen binnenschip geladen is, voorafgaand aan de uitvoering van de werkzaamheden aan de opdrachtnemer bezorgen;

2° een het mee te nemen of te slepen binnenschip ter beschikking stellen dat geschikt is om te varen, voldoet aan alle wettelijke bepalingen en,

légales et, s'il est affrété pour l'entreposage ou le transport, approprié pour charger la cargaison concernée, tant du point de vue de sa nature que de sa quantité ;

3° fournir toute coopération raisonnablement nécessaire pour l'exécution de la tâche ;

4°payer le fret convenu et tous les frais et dommages occasionnés par l'exécution des instructions.

Art. 3.6.4.6. Résiliation du contrat

§ 1er. Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat avant toute exécution d'une opération convenue, moyennant le paiement de la moitié du prix convenu, sans préjudice du droit du prestataire de démontrer un dommage plus important.

§ 2. Le donneur d'ordre a le droit de résilier le contrat sans être tenu de verser une quelconque indemnité au prestataire, s'il prouve que le bateau de navigation intérieure utilisé par le prestataire n'est pas approprié à cet effet ou ne respecte pas toutes les dispositions légales ou, sauf cas de force majeure, ne se trouve pas, après l'heure convenue, à l'endroit convenu.

§ 3. Le prestataire a le droit de résilier le contrat sans être tenu de verser une quelconque indemnité au donneur d'ordre, dans les cas où le transporteur a également le droit de le faire en vertu de la disposition directement applicable de l'article 9.1 de « la Convention CMNI » ou de l'article 3.6.3.9 du Chapitre 3 du présent titre. Dans les deux cas, le prestataire a le droit de prendre les mesures reprises dans ces dispositions, avec droit à indemnisation des dommages subis et des frais engagés à cet égard.

§ 4. Si l'emport ou le remorquage a lieu dans le cadre d'un contrat à durée déterminée, les dispositions des deux premiers paragraphes ainsi que le droit de résiliation du troisième paragraphe ne sont pas d'application.

indien het bevracht is voor opslag of vervoer, geschikt is om de betreffende lading, zowel de aard ervan als de hoeveelheid, te laden;

3° bij de uitvoering van de opdracht de redelijkerwijze noodzakelijke medewerking verlenen;

4° de overeengekomen vracht en alle door de uitvoering van de instructies ontstane kosten en schade te betalen.

Art. 3.6.4.6. Beëindiging van de overeenkomst

§ 1. De opdrachtgever is gerechtigd de overeenkomst te ontbinden alvorens enige overeengekomen werkzaamheid heeft plaatsgevonden, mits betaling van de helft van de overeengekomen prijs, onverminderd het recht van de opdrachtnemer om meerdere schade aan te tonen.

§ 2. De opdrachtgever is gerechtigd de overeenkomst te ontbinden zonder tot enige vergoeding jegens de opdrachtnemer gehouden te zijn, indien hij bewijst dat het binnenschip dat de opdrachtnemer inzet, hiervoor niet geschikt is of niet voldoet aan alle wettelijke bepalingen of, behoudens in geval van overmacht, na het afgesproken tijdstip zich niet bevindt op de afgesproken plaats.

§ 3. De opdrachtnemer is gerechtigd de overeenkomst te ontbinden zonder tot enige vergoeding jegens de opdrachtgever gehouden te zijn, in de gevallen waarin ook de vervoerder daartoe gerechtigd is op grond van de rechtstreeks werkende bepaling van artikel 9.1 "CMNI-Verdrag" of artikel 3.6.3.9 van hoofdstuk 3 van deze titel. In beide gevallen is de opdrachtnemer gerechtigd tot het nemen van de in die bepalingen opgenomen maatregelen, met recht op vergoeding van de daarbij geleden schade en uitgestane kosten.

§ 4. Indien het meenemen of slepen plaatsvindt binnen het kader van een overeenkomst van bepaalde duur zijn de bepalingen van de eerste twee paragrafen alsook het ontbindingsrecht in de derde paragraaf niet van toepassing.

Art. 3.6.4.7. Prescription

§ 1er. Toutes les actions nées d'un contrat régi par le présent chapitre se prescrivent après un an, à compter du jour où celui qui exerce l'action a ou peut avoir connaissance du fait qui entraîne l'action, sans que le délai puisse excéder un an à compter de la résiliation du contrat, la date la plus proche étant retenue.

Le jour du départ de la prescription n'est pas compris dans le délai.

§ 2. La personne contre laquelle une action a été engagée peut à tout moment, pendant le délai de prescription, prolonger ce délai par une déclaration adressée par écrit à l'autre partie. Ce délai peut être de nouveau prolongé par une ou plusieurs autres déclarations.

§ 3. Le délai de prescription peut également être suspendu et interrompu conformément aux règles de suspension et d'interruption du droit belge.

§ 4. Une action récursoire d'une partie contractante contre l'autre partie contractante peut encore être engagée dans les 90 jours à compter du jour où une action en justice est intentée à l'encontre de la partie qui engage l'action récursoire ou à compter du jour où la partie introduisant le recours règle un sinistre pour lequel la responsabilité de l'autre partie contractante peut être engagée.

§ 5. L'action prescrite ne peut pas être exercée sous forme de demande reconventionnelle ou d'exception.

§ 6. Toute clause visant à raccourcir les délais visés au présent article est nulle.

Art. 3.6.4.8. Autre réglementation

Le présent chapitre n'affecte pas les droits et obligations du prestataire résultant des conventions internationales ou de dispositions de droit interne concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de bateaux de navigation intérieure ou navires de mer.

La limitation de la responsabilité, pour autant qu'elle soit d'application, s'applique également à

Art. 3.6.4.7. Verjaring

§ 1 Alle vorderingen die voortvloeien uit een overeenkomst waarop dit hoofdstuk van toepassing is, verjaren na één jaar, te rekenen vanaf de dag waarop diegene die de vordering stelt, kennis heeft of kan hebben van het feit dat tot die vordering aanleiding geeft, zonder dat de termijn één jaar na het beëindigen van de overeenkomst mag overschrijden, naar gelang welk tijdstip het vroegst valt.

De dag waarop de verjaringstermijn aanvangt, wordt niet meegerekend.

§ 2. De persoon tegen wie een vordering is ingesteld kan de termijn te allen tijde gedurende de verjaringstermijn verlengen door middel van een schriftelijk verklaring aan de andere partij. Deze termijn kan opnieuw door één of meerdere verklaringen worden verlengd.

§ 3. De verjaringstermijn kan tevens geschorst en gestuit worden overeenkomstig de regels van schorsing en stuiting naar Belgisch recht.

§ 4. Een vordering tot verhaal van de ene tegen de andere bij de overeenkomst betrokken partij, kan nog worden ingesteld binnen 90 dagen te rekenen vanaf de dag waarop tegen de partij die de verhaalvordering stelt, een rechtsvordering is ingesteld of door de verhaal doende partij een schadegeval is geregeld, waarvoor de aansprakelijkheid van de andere bij de overeenkomst betrokken partij in het geding kan zijn.

§ 5. Een verjaarde vordering kan niet worden ingesteld in de vorm van een tegenvordering of exceptie.

§ 6. Elk beding dat strekt tot verkorting van de in dit artikel bedoelde termijnen, is nietig.

Art. 3.6.4.8. Andere regelgeving

Dit hoofdstuk laat de rechten en verplichtingen van de opdrachtnemer die voortvloeien uit internationale verdragen of uit het nationale recht inzake de beperking van de aansprakelijkheid van eigenaren van binnenvaart- of zeeschepen onverlet.

De beperking van de aansprakelijkheid geldt, voor zover deze van toepassing is, onder de aldaar

l'équipage ou à celui qui est responsable de la navigation à distance aux conditions qu'elles prévoient.

Section 2. Dispositions particulières relatives aux contrats d'emport

Art. 3.6.4.9. Droit et obligations des parties

§ 1er. Par emport, on entend également, outre le poussage ou l'emport d'une autre manière, l'accouplement et le désaccouplement ou l'inclusion dans un train de bateaux ou le retrait de celui-ci, le déhalage et le dépôt du bateau de navigation intérieure à sa destination, mais pas, sauf stipulation contraire, les services à bord du bateau de navigation intérieure emporté, tels que la surveillance ou l'assistance pour le chargement, l'arrimage, le calage et le déchargement des marchandises.

Si la surveillance ou l'assistance pour le chargement et le déchargement des marchandises est également convenue dans le cadre du contrat, les dispositions du Chapitre 3 s'appliquent à ces opérations.

§ 2. Si le prestataire est d'avis que le lieu désigné pour l'accouplement, le désaccouplement, l'inclusion, le déhalage et le dépôt à destination du bateau de navigation intérieure à emporter n'est pas approprié ou présente un risque de dommages au convoi ou à une partie de celui-ci, il a le droit de refuser d'exécuter les opérations en question, à moins que le donneur d'ordre ne s'engage par écrit à assumer la responsabilité des dommages causés au convoi ou à une partie de celui-ci.

§ 3. Sauf stipulation contraire, le prestataire se charge d'équiper ou d'assurer la navigation à distance du convoi pendant l'exécution des opérations convenues, conformément aux règles applicables sur place.

Toutefois, ce qui précède ne peut être considéré comme une mise à disposition de personnel ni comme un transfert du pouvoir économique dans le chef du donneur d'ordre. Cette disposition s'applique également dans le chef du prestataire si le bateau de navigation intérieure à mener est doté d'un équipage affecté aux opérations concernées.

bepaalde voorwaarden ook voor de bemanning of voor diegene die instaat voor de navigatie op afstand.

Afdeling 2. Bijzondere bepalingen met betrekking tot overeenkomsten tot meenemen

Art. 3.6.4.9. Rechten en verplichtingen van partijen

§ 1 Onder meenemen wordt naast het duwen of anderszins meenemen mede verstaan het koppelen en ontkoppelen dan wel in een scheepstrein opnemen of eruit verwijderen, verhalen en ter bestemming neerleggen van het binnenschip, echter niet, behoudens andersluidend beding, diensten aan boord van het meegenomen binnenschip, zoals het verlenen van toezicht of assistentie bij het laden, stuwen, vastzetten en lossen van de goederen.

Indien tevens toezicht of assistentie bij het laden en lossen van de goederen als onderdeel van de overeenkomst is overeengekomen, zijn op die werkzaamheden de bepalingen van hoofdstuk 3 van toepassing.

§ 2 Indien de opdrachtnemer meent dat de aangewezen plaats om het mee te nemen binnenschip niet geschikt is of gevaar oplevert voor schade aan het samenstel of een onderdeel daarvan, is hij gerechtigd te weigeren de betreffende werkzaamheden uit te voeren, tenzij de opdrachtgever zich schriftelijk verbindt de aansprakelijkheid op zich te nemen voor de schade die aan het samenstel of een onderdeel ervan wordt berokkend.

§ 3. Behoudens andersluidend beding staat de opdrachtnemer in voor het bemannen dan wel de navigatie op afstand van het samenstel tijdens de uitvoering van de overeengekomen werkzaamheden conform de ter plaatse geldende voorschriften.

Eén en ander kan echter niet worden beschouwd als een terbeschikkingstelling van personeel noch overdracht van het economische zeggenschap in hoofde van de opdrachtgever. Dit geldt tevens ook in hoofde van de opdrachtnemer indien het mee te nemen binnenschip van een bemanning is voorzien, die voor de werkzaamheden wordt ingezet.

§ 4. Le fret convenu est dû même s'il y a du retard dans l'exécution ou si le bateau de navigation intérieure à emporter et/ou sa cargaison à transporter est endommagé(e) ou perdu(e) pendant l'exécution des opérations.

Pour rentrer ou sortir, pour cause de débâcle, un bateau de navigation intérieure poussé ou emporté d'une autre manière, dans la mesure où cela n'est pas compris dans l'assistance, une indemnité distincte à convenir est due. Si elle n'a pas été convenue, elle doit être estimée de manière raisonnable et équitable en tenant compte de la durée et de l'ampleur des opérations réalisées ainsi que des risques y afférents.

§ 5. Le prestataire est tenu d'informer immédiatement le donneur d'ordre dès qu'il a connaissance d'un dommage quelconque survenu pendant les opérations ou de tout autre fait susceptible d'affecter l'exécution du contrat.

De même, le donneur d'ordre est tenu d'informer immédiatement le prestataire dès qu'il a connaissance de tout fait susceptible d'affecter l'exécution du contrat.

Dans tous les cas où une communication d'une partie à l'autre doit être faite, elle peut se faire valablement au ou par le batelier du convoi ou à celui qui est chargé de la navigation à distance.

Art. 3.6.4.10. Responsabilité pour les dommages causés à la cargaison

Si, pendant l'emport et les éventuelles autres opérations que le prestataire s'est engagé à exécuter, des dommages surviennent à la cargaison du bateau de navigation intérieure à emporter ou des retards se produisent, la responsabilité du prestataire, de ses préposés et mandataires est régie par les dispositions de la section 1, du chapitre 3 du présent titre.

Toute stipulation contraire est nulle.

§ 4. De overeengekomen vracht is verschuldigd, ook indien vertraging in de uitvoering plaatsvindt of het mee te nemen binnenschip en/of diens lading tijdens de uitvoering wordt beschadigd of verloren gaat.

Voor het wegens ijsgang binnen- en buiten brengen van een geduwd of anderszins meegenomen binnenschip, voor zover niet begrepen onder hulpverlening, is een afzonderlijk nader overeen te komen vergoeding verschuldigd. Indien zulks niet is overeengekomen, dient deze begroot te worden naar redelijkheid en billijkheid rekening houdend met de duurtijd en de omvang van de uitgevoerde werkzaamheden alsmede de daaraan verbonden risico's.

§ 5. De opdrachtnemer is gehouden de opdrachtgever onmiddellijk in te lichten, zodra hij kennis heeft van enige schade die zich tijdens de werkzaamheden voordoet of enig ander feit dat invloed kan hebben op de uitvoering van de overeenkomst.

Evenzo is de opdrachtgever gehouden de ondernemer onmiddellijk in te lichten, zodra hij kennis heeft van enig feit dat invloed kan hebben op de uitvoering van de overeenkomst.

In alle gevallen waarin een mededeling van de ene partij aan de andere dient gegeven, kan deze rechtsgeldig geschieden aan of door de schipper van het samenstel of aan degene die met de navigatie op afstand werd gelast.

Art. 3.6.4.10. Aansprakelijkheid voor ladingschade

Indien tijdens het meenemen en de eventuele andere werkzaamheden waartoe de opdrachtnemer zich verbonden heeft, schade ontstaat aan de lading van het mee te nemen binnenschip of zich vertraging voordoet, wordt de aansprakelijkheid van de opdrachtnemer, zijn aangestelden en lasthebbers, geregeld door de bepalingen van Afdeling 1 van hoofdstuk 3 van deze titel.

Elk beding dat hiervan afwijkt, is nietig.

Art. 3.6.4.11. Responsabilité pour les dommages causés aux bateaux de navigation intérieure à emporter

§ 1er. Le prestataire est responsable envers le donneur d'ordre des dommages causés par sa faute au bateau de navigation intérieure à emporter, à moins qu'il ne prouve que les dommages résultent de circonstances qu'un prestataire diligent n'aurait pu éviter et aux conséquences desquelles il n'aurait pu obvier.

Si des défectuosités du bateau de navigation intérieure à emporter causent des dommages à d'autres bateaux de navigation intérieure du convoi et/ou à leur cargaison durant l'emport, le donneur d'ordre en est responsable vis-à-vis du prestataire, que ce dernier subisse lui-même directement des dommages ou qu'il soit obligé de verser une indemnité à un tiers. Les droits directs du tiers lésé n'en sont pas affectés.

Si des dommages sont causés à un bateau de navigation intérieure du convoi et/ou à sa cargaison aussi bien par le fait du prestataire que par celui du donneur d'ordre, tous deux sont responsables l'un envers l'autre en proportion de leur part de responsabilité, sans préjudice de l'article 3.6.4.10.

§ 2. En ce qui concerne les dommages au bateau de navigation intérieure emporté et/ou à sa cargaison qui sont survenus après la fin du contrat, le prestataire est seulement responsable si le bateau de navigation intérieure n'a pas été découplé à l'endroit prévu par la faute du prestataire ou de son équipage et si les dommages en ont résulté, sans préjudice de l'article 3.6.4.10.

Sauf stipulation contraire, le prestataire n'est pas responsable des dommages causés au bateau de navigation intérieure à emporter :

a) par un acte ou une omission commise par le conducteur du bateau de navigation intérieure, le pilote ou d'autres personnes agissant pour le compte du prestataire lors de la conduite nautique à l'occasion de l'emport du bateau de navigation intérieure, à condition que le prestataire ait rempli son obligation relative à l'équipage ou à la navigation à distance, selon le cas ;

Art. 3.6.4.11. Aansprakelijkheid voor schade aan de mee te nemen binnenschepen

§ 1. De opdrachtnemer is tegenover de opdrachtgever aansprakelijk voor schade, die door zijn schuld aan het mee te nemen binnenschip is veroorzaakt, voor zover hij niet bewijst dat de schade voortvloeit uit omstandigheden die een zorgvuldig opdrachtnemer niet heeft kunnen vermijden en waarvan hij de gevolgen niet heeft kunnen verhinderen.

Ingeval gebreken van het mee te nemen binnenschip waarvoor gedurende het meenemen schade aan andere binnenschepen van het samenstel en/of hun lading wordt veroorzaakt, is de opdrachtgever tegenover de opdrachtnemer daarvoor aansprakelijk, ongeacht of deze rechtstreeks zelf schade lijdt of tegenover een derde tot schadevergoeding verplicht is. Rechtstreekse aanspraken van de schadelijdende derde blijven onaangetast.

Indien schade aan een binnenschip van het samenstel en/of diens lading, zowel door toedoen van opdrachtnemer als de opdrachtgever is veroorzaakt, dan zijn beiden jegens elkaar in de onderlinge verhouding overeenkomstig hun schuldaandeel aansprakelijk, onverminderd art. 3.6.4.10.

§ 2. Voor schade aan het meegenomen binnenschip en/of diens lading, die is ontstaan na beëindiging van de opdracht is de opdrachtnemer slechts aansprakelijk indien door schuld van de opdrachtnemer of diens bemanning het binnenschip niet zoals voorgeschreven op de voorziene plaats is ontkoppeld en de schade hierdoor is veroorzaakt, onverminderd art. 3.6.4.10.

Behoudens andersluidend beding is de opdrachtnemer niet aansprakelijk voor schade aan het mee te nemen binnenschip:

a) door een handeling of nalaten van de schipper, loods of andere personen handelend voor rekening van de opdrachtnemer in de navigatie naar aanleiding van het meenemen van het binnenschip veroorzaakt, mits de opdrachtnemer zijn verplichting aangaande de bemanning of navigatie op afstand, al naar gelang het geval, is nagekomen;

b) par le feu ou une explosion à bord d'une partie du convoi rigide sans qu'il soit prouvé que le feu ou l'explosion résulte de la faute du prestataire ou de ses préposés ou mandataires ou d'une défectuosité d'une partie du convoi rigide ;

b) door vuur of explosie aan boord van een onderdeel van het hecht samenstel, zonder dat bewezen is dat het vuur of de explosie door schuld van de opdrachtnemer of diens ondergeschikten of lasthebbers of door een gebrek van een onderdeel van het hecht samenstel veroorzaakt wordt;

c) par des défectuosités à une partie du convoi rigide existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défectuosités ne pouvaient être décelées avant le début du voyage en dépit de la due diligence.

c) in verband met gebreken aan een onderdeel van het hecht samenstel aanwezig voor het begin van de reis, indien hij bewijst dat deze gebreken ondanks inachtneming van de nodige zorgvuldigheid voor begin van de reis niet te ontdekken waren.

Par le fait ou la faute du donneur d'ordre ou du prestataire dans le présent article, on entend également les actes et omissions de leurs préposés et mandataires auxquels ils recourent lors de l'exécution du contrat, lorsque ces personnes ont agi dans l'accomplissement de leurs fonctions.

Onder schuld of toedoen van de opdrachtgever of opdrachtnemer in dit artikel wordt mede verstaan handelen of nalaten van hun ondergeschikten en lasthebbers van wier diensten zij gebruik maken tijdens de uitvoering van de overeenkomst, indien deze personen in de uitoefening van hun functie hebben gehandeld.

Les préposés et mandataires peuvent se prévaloir des mêmes défenses, exonérations et limitations que le donneur d'ordre ou le prestataire.

De ondergeschikten en lasthebbers kunnen zich op dezelfde weren, ontheffingen en beperkingen beroepen waarop de opdrachtgever of opdrachtnemer zich kan beroepen.

§ 4. Le prestataire ou le donneur d'ordre ne peut pas se prévaloir des exonérations et des limitations prévues dans le présent article s'il est prouvé qu'il a lui-même causé le dommage par un acte ou une omission commis, soit avec l'intention de provoquer un tel dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.

§ 4. Geen beroep op de in dit artikel opgenomen ontheffingen en beperkingen is mogelijk in hoofde van de opdrachtnemer of opdrachtgever, indien wordt bewezen dat de schade veroorzaakt is door een handelen of nalaten van hemzelf, hetzij met de opzet een dergelijke schade te veroorzaken, hetzij als gevolg van roekeloos gedrag en in de wetenschap dat een dergelijke schade er waarschijnlijk uit zou voortvloeien.

Il en va de même dans le chef du préposé ou mandataire, s'il est prouvé qu'il a causé le dommage de la manière décrite à l'alinéa 1er.

Hetzelfde geldt in hoofde van de ondergeschikte of lasthebber, indien wordt bewezen dat hij de schade heeft veroorzaakt op de in het eerste lid omschreven wijze.

Art. 3.6.4.12. Responsabilité à l'égard des tiers

Art. 3.6.4.12. Aansprakelijkheid tegenover derden

§ 1er. Les éléments du convoi sont, lorsqu'ils forment un convoi, solidairement responsables des dommages causés aux tiers lors de l'exécution du contrat.

§ 1. De onderdelen van het samenstel zijn, wanneer zij een samenstel vormen, in solidum aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de overeenkomst aan derden berokkende schade.

Dans les rapports entre les éléments du convoi, celui qui a causé le dommage par sa faute est responsable et garantit les autres contre toute responsabilité envers les tiers.

In de verhouding tussen de onderdelen van het samenstel is diegene aansprakelijk, die de schade door schuld heeft veroorzaakt en dient deze de

andere te vrijwaren voor aansprakelijkheid jegens derden.

§ 2. Toute action intentée contre un élément du convoi interrompt le délai de prescription éventuel à l'égard de chaque élément du convoi.

§ 2. Elke vordering ingesteld tegen een onderdeel van het samenstel, stuit de eventuele verjaringstermijn ten aanzien van elk onderdeel van het samenstel.

§ 3. Ce qui précède n'empêche nullement chaque élément du convoi de limiter sa responsabilité à l'égard des tiers conformément aux règles applicables en matière de limitation de la responsabilité du propriétaire du bateau de navigation intérieure en vertu de la présente loi ou des dispositions internationales directement applicables.

§ 3. Eén en ander laat onverlet voor elk onderdeel van het samenstel om zijn aansprakelijkheid tegenover derden te beperken overeenkomstig de krachtens deze wet of rechtstreeks werkende internationale bepalingen geldende voorschriften inzake beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.

Section 3. Dispositions particulières relatives aux contrats de remorquage

Afdeling 3. Bijzondere bepalingen met betrekking tot sleepovereenkomsten

Art. 3.6.4.13. Responsabilité pour les dommages causés à la cargaison et aux bateaux de navigation intérieures remorqués

Les dispositions des articles 3.6.4.9 et 3.6.4.10 sont également applicables quant a la responsabilité pour les dommages causés à la cargaison et aux bateaux de navigation intérieures remorqués.

Art. 3.6.4.13. Aansprakelijkheid voor ladingschade en schade aan gesleepte binnenschepen

De bepalingen van art 3.6.4.9 en 3.6.4.10 zijn eveneens van toepassing op aansprakelijkheid voor ladingschade en schade aan gesleepte binnenschepen

Art. 3.6.4.14. Responsabilité à l'égard des tiers

§ 1er. Le remorqueur n'est pas responsable des dommages causés par le bateau de navigation intérieure remorqué à des tiers pendant l'exécution du contrat de remorquage, sauf s'il était chargé de la conduite nautique du convoi remorqué. Dans ce cas, le remorqueur et le bateau de navigation intérieure remorqué sont solidairement responsables.

Art. 3.6.4.14. Aansprakelijkheid tegenover derden

§ 1. De sleepboot is niet aansprakelijk voor de tijdens de uitvoering van de sleepovereenkomst door het gesleepte binnenschip aan derden berokkende schade, tenzij wanneer hij de nautische leiding van de sleep had. In dat geval zijn de sleepboot en het gesleepte binnenschip in solidum aansprakelijk.

§ 2. Ce qui précède n'empêche nullement chaque élément du convoi remorqué tenue à indemnisation de limiter sa responsabilité à l'égard des tiers conformément aux règles applicables en matière de limitation de la responsabilité du propriétaire du navire en vertu de la présente loi ou des dispositions internationales directement applicables. ».

§ 2. Eén en ander laat onverlet voor elk onderdeel van de sleep dat tot schadevergoeding gehouden is om zijn aansprakelijkheid tegenover derden te beperken overeenkomstig de krachtens deze wet of rechtstreeks werkende internationale bepalingen geldende voorschriften inzake beperking van aansprakelijkheid van de scheepseigenaar.".

Livre 4 du Code belge de la navigation

Art. 4.1.2.58 Infraction à l'article 3.6.1.10

§ 1. Est puni d'une sanction de niveau 4 quiconque enfreint *l'article 3.6.1.10* du présent code ou les arrêtés d'exécution y afférents.

§ 2. Par dérogation à l'article 43, alinéa 1er, du Code pénal, le juge ne peut pas prononcer la confiscation spéciale du navire en s'appuyant uniquement sur l'infraction précitée. En cas de condamnation du transporteur, le juge peut toutefois imposer l'interdiction temporaire d'utiliser le navire ayant servi à commettre l'infraction en vue du transport ou de l'entreposage de marchandises par les eaux intérieures belges. Cette interdiction ne peut pas dépasser les deux ans et ne peut être inférieure à un mois. L'interdiction commence à compter du jour où la condamnation contradictoire ou par défaut ayant force de chose jugée.

§ 3. Est puni d'une sanction de niveau 3 quiconque enfreint la disposition du jugement ou de l'arrêt imposant une interdiction en application du § 2. De plus, en cas de constatation du non-respect de l'interdiction fixée en vertu du § 2, les agents chargés du contrôle de la navigation sont habilités à immobiliser temporairement le navire concerné aux frais et risques du propriétaire, pour une durée égale à celle pendant laquelle l'interdiction n'a pas été respectée.

Boek 4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art.ikel 4.1.2.58 Inbreuk op artikel 3.6.1.10

§ 1. Met een sanctie van niveau 4 wordt bestraft, eenieder die *artikel 3.6.1.10* van dit wetboek of de desbetreffende uitvoeringsbesluiten overtreedt.

§ 2. In afwijking van artikel 43, eerste lid, van het Strafwetboek, kan de rechter niet uitsluitend op grond van voornoemde inbreuk de bijzondere verbeurdverklaring van het schip uitspreken. Bij een veroordeling van de vervoerder kan de rechter wel het tijdelijk verbod opleggen om van het schip dat gediend heeft tot het plegen van het misdrijf met het oog op vervoer of opslag van goederen gebruik te maken op Belgische binnenwateren. Het verbod mag niet meer dan twee jaar en mag niet minder dan één maand duren. Het verbod neemt een aanvang zodra de veroordeling op tegenspraak of bij verstek in kracht van gewijsde is gegaan.

§ 3. Met een sanctie van niveau 3 wordt bestraft, eenieder die een inbreuk begaat op de beschikking van het vonnis of van het arrest waarbij een verbod wordt opgelegd met toepassing van § 2. Tevens zijn, in geval van vaststelling van niet naleving van het krachtens § 2 vastgesteld verbod, de scheepvaartcontroleurs gerechtigd het betrokken schip, op kosten en risico van de scheepseigenaar, aan te houden voor een duurtijd gelijk aan deze tijdens welke het verbod niet werd nageleefd.

Imprimerie centrale – Centrale drukkerij