

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

29 mars 2024

PROJET DE LOI

**modifiant le livre 3
du Code belge de la Navigation**

**Texte adopté
en deuxième lecture**

par la commission
de la Mobilité, des Entreprises publiques et
des Institutions fédérales

PROJET DE LOI

**modifiant le Code belge
de la Navigation concernant
le cadre juridique
de la navigation intérieure**

(nouvel intitulé)

Voir:

Doc 55 **3770/ (2023/2024):**

- 001: Projet de loi.
- 002: Rapport de la première lecture.
- 003: Articles adoptés en première lecture.
- 004: Amendements.
- 005: Rapport de la deuxième lecture.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

29 maart 2024

WETSONTWERP

**tot wijziging van boek 3
van het Belgisch Scheepvaartwetboek**

**Tekst aangenomen
in tweede lezing**

door de commissie
voor Mobiliteit, Overheidsbedrijven en
Federale Instellingen

WETSONTWERP

**tot wijziging van het Belgisch
Scheepvaartwetboek met betrekking
tot het wettelijk kader voor
de binnenvaart**

(nieuw opschrift)

Zie:

Doc 55 **3770/ (2023/2024):**

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Verslag van de eerste lezing.
- 003: Artikelen aangenomen in eerste lezing.
- 004: Amendementen.
- 005: Verslag van de tweede lezing.

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 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e 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 (beigegekleurig papier)

CHAPITRE 1^{ER}**Disposition générale**Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

CHAPITRE 2

**Modifications du livre 2
du Code belge de la Navigation**

Art. 2

Dans le livre 2 Navigation de mer du Code belge de la Navigation, les mots "et le tribunal de Bruxelles pour les bateaux de navigation intérieure" sont abrogés, dans les articles 2.3.1.16, dernière phrase et 2.3.1.17, § 2.

Art. 3 (ancien article 2 *partim*)

Dans le livre 2 Navigation de mer du Code belge de la Navigation, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'article 2.3.2.3, le paragraphe 2 est complété par les mots " , lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes. ";

2° l'article 2.3.2.7 est complété par les mots " , lorsqu'ils se trouvent dans les eaux maritimes. ".

Art. 4 (ancien article 2 *partim*)

Dans le livre 2 Navigation de mer du Code belge de la Navigation, les mots "dans les zones maritimes" sont remplacés par les mots "dans les eaux maritimes" dans l'article 2.3.2.32, § 2.

CHAPITRE 3

**Modifications du livre 3
du Code belge de la Navigation**

Art. 5 (ancien art. 3)

Dans l'article 3.1.1.2 du même Code, le 3° est remplacé par ce qui suit:

HOOFDSTUK 1

Algemene bepaling

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 Grondwet.

HOOFDSTUK 2

**Wijzigingen van boek 2
van het Belgisch Scheepvaartwetboek**

Art. 2

In boek 2 "Zeevaart" van het Belgisch Scheepvaartwetboek worden de bewoordingen "en de rechtbank te Brussel voor binnenschepen" opgeheven in artikel 2.3.1.16, laatste lid en 2.3.1.17, § 2.

Art. 3 (vroeger artikel 2 *partim*)

In boek 2 "Zeevaart" van het Belgisch scheepvaartwetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in artikel 2.3.2.3 wordt paragraaf 2 aangevuld met de woorden " , wanneer deze zich in zeewateren bevinden. ";

2° Artikel 2.3.2.7 wordt aangevuld met de woorden " , wanneer deze zich in zeewateren bevinden. ".

Art. 4 (vroeger artikel 2 *partim*)

In boek 2 "Zeevaart" van het Belgisch scheepvaartwetboek worden de woorden "in maritieme zones" vervangen door de woorden "in zeewateren" in artikel 2.3.2.32, § 2.

HOOFDSTUK 3

**Wijzigingen van boek 3
van het Belgisch Scheepvaartwetboek**

Art. 5 (vroeger art. 3)

In artikel 3.1.1.2 van hetzelfde Wetboek wordt de bepaling onder 3° vervangen als volgt:

“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, § 1^{er}, 1° ou 2°, est réputée être l’exploitant du bateau de navigation intérieure jusqu’à preuve du contraire.”.

Art. 6 (ancien art. 4)

À l’article 3.1.1.4 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

a) le 3° est remplacé par ce qui suit :

“3° “contrat de location-vente de navires”: le contrat par lequel le vendeur en location-vente du navire avec transfert du contrôle économique, met le bateau de navigation intérieure à la disposition de l’acquéreur en location-vente du navire 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 navire 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.”.

b) l’article est complété par les 4° à 12° rédigés 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;

“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 Herzene 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 Herzene 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 bedoeld in artikel 3.3.2.5, § 1, 1° of 2°, tot bewijs van het tegendeel geacht de exploitant van het binnenschip te zijn.”.

Art. 6 (vroeger art.4)

In artikel 3.1.1.4 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

a) de bepaling onder 3° wordt vervangen als volgt:

“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 bepaalde prijs, gelijk aan het totaal van de periodieke vergoedingen, al dan niet vermeerderd met een resterend te betalen bedrag.”.

b) het artikel wordt aangevuld met de bepalingen onder 4° tot 12°, luidende:

“4° “reis- of tijdbevrachtingsovereenkomst”: de bevrachtingsovereenkomst waarbij de vervoerder, 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 vervoerder;

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;

12° “emport”: l’emport d’un ou plusieurs bateaux de navigation intérieures en convoi poussé, formation à couple ou train de bateaux.”

5° “Tonnageovereenkomst”: de tijdbevrachtingsovereenkomst, 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 bevrachtingsovereenkomst 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 bevrachtingsovereenkomst 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 het economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever ertoe 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 het economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever ertoe 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 het 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 het economisch zeggenschap, zich tegenover de opdrachtgever ertoe 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. 7 (ancien art. 5)

Dans le même Code, il est inséré un article 3.1.1.5 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 titre 6 et qui n'intervient éventuellement dans la conclusion de ce contrat qu'en qualité de représentant de ses mandants.”

Art. 8 (ancien art. 6)

Dans le même Code, il est inséré un article 3.1.1.6 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;

Art. 7 (vroeger art. 5)

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 3.1.1.5 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 titel 6 en die, ingeval hij bij het sluiten van die overeenkomst optreedt, dit slechts doet in hoedanigheid van vertegenwoordiger van zijn lastgevers.”

Art. 8 (vroeger art. 6)

In hetzelfde Wetboek wordt een artikel 3.1.1.6 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° “langsij gekoppeld samenstel”: een samenstel van langsijde 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° “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. 9 (ancien 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

§ 1^{er}. Après 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 présent livre 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, 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. 10 (ancien art. 8)

Dans l’article 3.2.1.5 du même Code, les mots “, son armateur” sont supprimés.

Art. 11 (ancien art. 8 *partim*)

Dans l’article 3.2.1.5 du même Code, les mots “, son armateur” sont supprimés.

Dans l’article 3.2.2.7 du même Code, le paragraphe 2 est remplacé par ce qui suit:

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. 9 (vroeger 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 dit boek 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 een met redenen omkleed advies over aangelegenheden die verband houden met de binnenvaartsector en met de toepassing van titel 6, 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. 10 (vroeger art. 8)

In artikel 3.2.1.5 van hetzelfde Wetboek worden de woorden “, zijn reder” geschrapt.

Art. 11 (vroeger art. 8 *partim*)

§ 1. In artikel 3.2.1.5 van hetzelfde Wetboek worden de woorden “, zijn reder” geschrapt.

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.”

Art. 12 (ancien art. 9)

L'article 3.2.1.6 du même Code est complété par quatre alinéas rédigés 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 belge 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 belge des bateaux de navigation intérieure.”

Art. 13 (ancien 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. 14 (ancien 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

“§ 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. 12 (vroeger art. 9)

Artikel 3.2.1.6 van hetzelfde Wetboek wordt aangevuld met vier leden, luidende:

“De artikelen 2.2.1.11 tot en met 2.2.1.27 zijn van overeenkomstige toepassing op binnenschepen.

Waar in die artikelen sprake is van het zeeschepenregister dient dit gelezen te worden als het binnenschepenregister.

Behoudens de in artikel 2.2.1.12 bedoelde 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. 13 (vroeger 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. 14 (vroeger 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

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. 15 (ancien 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. 16 (ancien 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 1^{er} s'applique également à chacun qui exerce à distance des fonctions de membre d'équipage ou de personnel de bord.”.

Art. 17 (ancien art. 14)

À l'article 3.3.1.6 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° l'intitulé de l'article 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 1^{er} est remplacé par ce qui suit:

“§ 1^{er}. 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.”;

de la plaats waar het binnenschip is teboekgesteld in het binnenschepenregister en deze waar de verweerder zijn woonplaats of zetel in België heeft, bevoegd.”.

Art. 15 (vroeger 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. 16 (vroeger 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. 17 (vroeger art. 14)

In artikel 3.3.1.6 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° het opschrift van dit artikel wordt vervangen als volgt:

“Art. 3.3.1.6. Aansprakelijkheid voor daden van de bemanning en het boordpersoneel”;

2° paragraaf 1 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 2 wordt het woord “scheepseigenaar” vervangen door het woord “scheepsexploitant.”;

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:

1° l'identité complète de l'exploitant et des assureurs n'a pas été communiquée à la personne lésée en temps utile; ou

2° l'exploitant est inconnu ou non solvable; ou

3° 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. 18 (ancien art. 15)

L'article 3.3.1.7 du même Code est remplacé par ce qui 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. 19 (ancien 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. 20 (ancien art. 17)

L'article 3.3.1.9 du même Code est remplacé comme suit:

4° het artikel aangevuld met een paragraaf 3₁ luidende:

“§ 3. De scheepseigenaar is in solidum met de exploitant gehouden voor schade uit onrechtmatige daad, indien:

1° de volledige identiteit van de exploitant en de verzekeraars niet tijdig aan de schadelijder zijn kenbaar gemaakt; of

2° de exploitant niet bekend of niet solvabel is; of

3° 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, moet de vordering tot verhaal ingesteld worden binnen het jaar vanaf de dag van de betaling die tot het verhaal aanleiding heeft gegeven.”.

Art. 18 (vroeger 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. 19 (vroeger 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. 20 (vroeger 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. 21 (ancien art. 18)

Dans l'article 3.3.2.1, 1^o, 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. 22 (ancien art. 19)

À l'article 3.3.2.5 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1^o dans le paragraphe 1^{er}, dans la phrase liminaire, 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^o dans le paragraphe 1^{er}, le 2^o est remplacé par ce qui suit:

“2^o d'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^o 2 à ladite Convention révisée pour la navigation du Rhin, signé le 17 octobre 1979; ou”;

3^o 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^o 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 de bepalingen van de artikelen 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. 21 (vroeger art. 18)

In artikel 3.3.2.1, 1^o, van hetzelfde Wetboek worden de woorden “of anderszins meenemen” ingevoegd tussen de woorden “duwen” en “van binnenschepen”.

Art. 22 (vroeger art. 19)

In artikel 3.3.2.5 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1^o in paragraaf 1 worden in de inleidende zin de woorden “of enige andere verrichting van scheepvaart” ingevoegd tussen de woorden “goederen- of personenvervoer” en de woorden “voor rekening van derden”;

2^o in paragraaf 1 wordt de bepaling onder 2^o vervangen als volgt:

“2^o 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 de voormelde Herziene Rijnvaartakte; of”;

3^o Paragraaf § 3 wordt aangevuld met een lid, luidende:

“De verklaring bedoeld in artikel 5 van het Toepassingsreglement van de bepalingen 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 het 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. 23 (ancien 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 du 8 mai 2019 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. 24 (ancien art. 21)

À l’article 3.3.4.1 du même Code, les modifications suivantes sont apportées:

1° la première phrase est complétée 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. 25 (ancien art. 22)

Dans le livre 3 du même Code, le titre 6 est remplacé par ce qui suit:

“Titre 6. Affrètement et transport

Chapitre 1^{er}. Dispositions générales

Art. 3.6.1.1. Interprétation

§ 1^{er}. 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

§ 1^{er}. Pour l’application du présent titre, toute clause d’un contrat conclu entre entreprises est abusive lorsque,

Art. 23 (vroeger 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 van 8 mei 2019 tot invoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek zijn van toepassing op binnenschepen die gewoonlijk gebruikt of bestemd zijn tot winstgevend verrichtingen van scheepvaart in de binnenwateren, alsook op schepen van minder dan 25 ton die gewoonlijk op zee voor soortgelijke verrichtingen worden gebruikt.”

Art. 24 (vroeger art. 21)

In artikel 3.3.4.1 van hetzelfde Wetboek worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° de 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 de woorden “zeewateren”.

Art. 25 (vroeger art. 22)

In boek 3 van hetzelfde Wetboek wordt titel 6 vervangen als volgt:

“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

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.

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;

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 de 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° 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 paragraphes 3 et 4 peuvent être complétées conformément aux dispositions du livre VI, titre 3/1, du Code de droit économique.

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 par le présent titre, le présent livre ou par toute autre réglementation.

Art. 3.6.1.4. Autre réglementation

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 de paragrafen 3 en 4 opgenomen lijsten kunnen worden aangevuld overeenkomstig de bepalingen van boek VI, titel 3/1, van het Wetboek van Economisch Recht.

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

Le titre VIII du livre III du Code Civil, les dispositions de location-financement et le livre X, titre 4, 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

§ 1^{er}. 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 frèteur contre l'affrèteur.

§ 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.

Titel VIII van Boek III van het Burgerlijk Wetboek, de bepalingen inzake financieringshuur en boek X, titel 4, 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 beding schriftelijk is opgesteld uiterlijk op het ogenblik van de levering van de goederen.

Art. 3.6.1.5. Vervoercommissair

De vervoercommissair 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 vervoercommissair optreedt in een in deze titel geregelde overeenkomst 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 gaan, 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-medcontractant.

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, quels que soient sa dénomination et son mode de calcul.

Art. 3.6.1.8. Avarie commune

§ 1^{er}. 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 1^{er}.

§ 2. Les dispositions du chapitre 3, section 1^{re}, sous-section 5, 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 1^{er} 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, ou 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 conducteur 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

§ 1^{er}. 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.

Het niet meedelen of een 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 hoofdstuk 3, afdeling 1, onderafdeling 5, 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 het eerste lid afwijkt.

Art. 3.6.1.9. Instructies en delegatie van bevoegdheid

In alle gevallen waarin deze titel, de daaronder valende 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.

Par “transport pour compte propre”, l’on entend le transport de marchandises effectué par une entreprise pour assurer ses besoins propres lorsque:

1° l’entreprise est propriétaire du bateau de navigation intérieure ou en a acquis la disposition exclusive;

2° le bateau de navigation intérieure est armé avec du personnel de l’entreprise;

3° le transport ne constitue qu’une activité accessoire de l’entreprise;

4° 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 caractérisée 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 1^{er} est tenu de l’acquittement des coûts survenus et restés impayés résultant des obligations légales et réglementaires 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’export.

Onder “eigen vervoer” wordt verstaan: het vervoer van goederen dat door een onderneming wordt verricht voor haar eigen behoeften en waarbij:

1° de onderneming eigenaar is van het binnenschip of er de uitsluitende beschikking over heeft verworven;

2° het binnenschip bemand is met personeel van de onderneming;

3° het vervoer slechts een bijkomstige activiteit van de onderneming is;

4° 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 bevinden 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: de positie van onderworpenheid van een onderneming ten aanzien van één of meerdere andere ondernemingen gekenmerkt door de afwezigheid van een redelijk equivalent alternatief dat beschikbaar is binnen een redelijke termijn, en onder redelijke voorwaarden en kosten, wat die onderneming of elk van die ondernemingen toelaat om prestaties of voorwaarden op te leggen die niet kunnen verkregen worden in normale marktomstandigheden.

Eenieder die het verbod bedoeld in het eerste lid 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 verichting van meenemen.

Chapitre 2. Contrats d'affrètement

Section 1^{re}. Affrètement coque nue et location-vente de navires

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 naval 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 en location-vente du 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'acquéreur en location-vente du navire, 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 1^{re}. Affrètement coque nue

Art. 3.6.2.2. Mentions

§ 1^{er}. 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 sur navires 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.

Hoofdstuk 2. Bevrachtingsovereenkomsten

Afdeling 1. Rompbevrachting en scheepshuurkoop

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 scheepshypotheek 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 bedoelde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

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

§ 1^{er}. 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.

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.

Les membres d'équipage sont, à toutes fins, des préposés de l'affrèteur, même lorsqu'ils ont été désignés par le frèteur.

L'affrèteur assure le respect des dispositions légales relatives à l'équipage.

§ 3. L'affrèteur informe raisonnablement le frèteur de l'utilisation envisagée, de la mise en cale sèche et de réparations importantes.

Les réparations importantes sont réalisées en concertation avec le frèteur.

§ 4. L'affrèteur 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 frèteur, l'affrèteur ne peut pas apporter de modifications structurelles au bateau de navigation intérieure et à ses accessoires. Le frèteur peut imposer que ces modifications soient retirées lors de la restitution.

§ 6. L'affrèteur 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'affrèteur veille 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'affrèteur, au frèteur et, le cas échéant, au créancier hypothécaire.

Le frèteur et l'affrèteur doivent se fournir mutuellement tous les renseignements et pièces exigés dans le cadre de l'assurance.

Art. 3.6.2.8. Sûretés

L'affrèteur doit veiller à ce que les droits et le titre du frèteur sur le bateau de navigation intérieure ne soient pas grevés par des sûretés.

Art. 3.6.2.9. Garantie et saisie

§ 1^{er}. En cas de saisie, d'immobilisation ou de rétention suite à des revendications à l'encontre de l'affrèteur,

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.

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 hersteld moeten worden

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. In het geval van beslag, aanhouding of retentie uit hoofde van aanspraken tegen de bevrachter moet

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.

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

§ 1^{er}. 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

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. In het geval 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. 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,

mines, de terrorisme ou de blocus provoqués par des personnes publiques ou privées.

Art. 3.6.2.16. Résiliation

§ 1^{er}. Le fréteur peut résilier le contrat lorsque l'affrètement 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'affrètement 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

§ 1^{er}. Sous réserve des dispositions de l'article 3.6.3.24., 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

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. 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 3.6.3.24., verjaren alle vorderingen die verband houden 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 toestandkoming, uitvoering en beëindiging van een rompbevrachtingsovereenkomst kunnen, ook na de in paragraaf 1

au paragraphe 1^{er}, être introduites dans les nonante 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 paragraphe 1^{er} et 2 est nulle.

Sous-section 2. Location-vente de navires

Art. 3.6.2.18. Droits et obligations pendant la locatio

Les dispositions de la sous-section 1^{re}, section 1, chapitre 2, titre 6, livre 3 s'appliquent également à la période pendant laquelle l'acquéreur en location-vente du navire 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 déficiences 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 1^{re}. 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

§ 1^{er}. 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,

bedoelde termijn, worden ingesteld binnen negentig 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 paragrafen 1 en 2 bedoelde termijnen is nietig.

Onderafdeling 2. Scheepshuurkoop

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 scheepshuurkoper 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.

Elk beding in de overeenkomst volgens hetwelk de in de overeenkomst bepaalde of bepaalde koopprijs tijdens de duur van de overeenkomst kan worden gewijzigd, is nietig.

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 vervoerder en de bevrachter;

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 sur navires 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

§ 1^{er}. Le bateau de navigation intérieure doit être en état de navigabilité et approprié, et disposer des documents de navigation et d'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.

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 bedoelde gegevens tast de geldigheid van de overeenkomst niet aan.

Art. 3.6.2.22. Duur

Het binnenschip wordt bevracht voor de bedongen duur die ingaat op het 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, andere dan de 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 frèteur et l'affréteur.

Les coûts des examens sont supportés par le frèteur 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

§ 1^{er}. 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 frèteur 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 frèteur 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 frèteur peut, sans préjudice du droit de mettre le bateau de

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. 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 ingevolge 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

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 pas être utilisé en raison d'un manquement imputable au frèteur.

Pendant la durée d'interruption du fret, tous les carburants sont à charge du frèteur.

Art. 3.6.2.33. Exonérations

Le frèteur et l'affréteur sont déchargés de responsabilité mutuelle en cas de force majeure.

Art. 3.6.2.34. Sûretés

Les créances du frèteur du chef du contrat sont récupérables et privilégiées sur toute cargaison appartenant à l'affréteur.

L'affréteur veille à ce que les droits et le titre du frèteur sur le bateau de navigation intérieure ne soient pas grevés par des sûretés.

Art. 3.6.2.35. Navigation

Le frèteur 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 frèteur 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

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 periode waarin 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 die verband houden 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

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

§ 1^{er}. Toutes les actions découlant des matières régies au chapitre 3 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, suspend 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 1^{er} et 2, si une procédure est engagée dans un délai de nonante 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.

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 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 de paragrafen 1 en 2 bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen negentig 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.

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 1^{er}, 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 autrement contractuellement que prévu dans la présente section.

Sous-section 1^{re}. Contrat de séjour

Art. 3.6.2.43. Mentions

§ 1^{er}. 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 sur navires 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.

Onderafdeling 2. Reisbevrachting

Art. 3.6.2.41. Materiële toepassing

Tenzij anders overeengekomen, zijn de artikelen 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 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 scheepshypotheek 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 bedoelde 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.

Si le contrat est de durée indéterminée, chaque partie a le droit de le résilier moyennant un préavis de quinze 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

§ 1^{er}. 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

§ 1^{er}. 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.

Indien de overeenkomst voor onbepaalde duur is, heeft elke partij het recht deze op te zeggen met inachtneming van een opzegtermijn van vijftien 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.

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

§ 1^{er}. 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 Convention 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.

Toute clause dérogeant à la présente disposition est nulle.

Art. 3.6.2.51. Fret

§ 1^{er}. Quelle que soit l'heure à laquelle finit le chargement ou le déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

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 maatregelen op grond van het "CDNI-Verdrag" 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.

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. 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

§ 1^{er}. 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, interromp 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 1^{er} et 2, si une procédure est engagée dans un délai de nonante 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.

§ 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 de paragrafen 1 en 2 bedoelde verjaringstermijn worden ingesteld, indien een procedure wordt ingesteld binnen negentig 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.

Sous-section 2. Contrat en séjour et/ou navigation

Art. 3.6.2.53. Dispositions applicables

Les dispositions de la sous-section 1^{re} 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 1^{re}. Transport de marchandisesSous-section 1^{ère}. Dispositions générales

Art. 3.6.3.1. Définitions

Pour l'application de la présente section, 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

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 artikel 3.6.3.2.

Hoofdstuk 3. Vervoerovereenkomsten

Afdeling 1. Goederenvervoer

Onderafdeling 1. Algemene bepalingen

Art. 3.6.3.1. Begrippen

Voor de toepassing van deze afdeling 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 aantoon, 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

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”: 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

§ 1^{er}. 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.

§ 3. Sous réserve des articles 3.6.1.2 et 3.6.1.3, les parties peuvent contractuellement déroger à la sous-section 8.

indien zij zijn verpakt, wordt onder “goederen” eveneens deze vervoereenheid 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. 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.

§ 3. Met inachtneming van de artikelen 3.6.1.2 en 3.6.1.3, kunnen partijen contractueel afwijken van onderafdeling 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

§ 1^{er}. 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 grément 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:

1° 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

2° si cela est conforme aux usages du port dans lequel se trouve le bateau de navigation intérieure.

§ 4. Bij elk vervoer verricht onder een bevrachtings-overeenkomst 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:

1° 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

2° 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

§ 1^{er}. Le contrat répondant à la définition de l'article 3.6.3.1, 1^o, 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.

§ 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 ruimten 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^o, 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. 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.

Art. 3.6.3.6. Obligations de l'expéditeur

§ 1^{er}. L'expéditeur est tenu au paiement des sommes dues en vertu du contrat de transport.

§ 2. L'expéditeur fournit au transporteur, avant la remise des marchandises et par écrit, les indications suivantes relatives aux marchandises à transporter:

1° dimensions, nombre ou poids et coefficient d'arrimage des marchandises;

2° marques qui sont nécessaires à l'identification des marchandises;

3° nature, caractéristiques et propriétés des marchandises;

4° instructions relatives au traitement douanier ou administratif des marchandises;

5° autres indications nécessaires devant figurer dans le document de transport.

L'expéditeur remet en outre au transporteur, lors de la remise des marchandises, tous les documents d'accompagnement prescrits.

§ 3. Si la nature des marchandises l'exige, compte tenu du transport convenu, l'expéditeur emballe 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,

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 ongehinderte vaart.

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:

1° afmetingen, aantal of gewicht en stuwfactor van de goederen;

2° markeringen die nodig zijn voor de identificatie van de goederen;

3° aard, kenmerken en eigenschappen van de goederen;

4° instructies voor de douanerechtelijke of administratieve behandeling van de goederen;

5° 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

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

§ 1^{er}. 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 remet 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.

Art. 3.6.3.8. Responsabilité de l'expéditeur

§ 1^{er}. 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:

1° les indications ou précisions visées à l'article 3.6.3.6, § 2, ou à l'article 3.6.3.7, § 1^{er}, sont manquantes, inexactes ou incomplètes;

2° 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

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 schade en kosten die voor de vervoerder of ondervoerder zijn ontstaan als gevolg van het feit dat:

1° de in artikel 3.6.3.6, § 2, of artikel 3.6.3.7, § 1, bedoelde gegevens of bijzonderheden ontbreken, onjuist of onvolledig zijn;

2° 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

règles et usages généralement reconnus en navigation intérieure;

3° les documents d'accompagnement nécessaires sont manquants, inexacts ou incomplets.

Le transporteur ne peut pas 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

§ 1^{er}. 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, §§ 1^{er} 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:

1° un tiers du fret convenu, ou

2° en plus des surestaries éventuelles, une indemnisation égale au montant des frais engagés et du préjudice causé, ainsi que, lorsque le voyage a débuté, le fret proportionnel pour la partie du voyage déjà effectuée.

Art. 3.6.3.10. Livraison des marchandises

§ 1^{er}. Nonobstant l'obligation de l'expéditeur visée à l'article 3.6.3.6, § 1^{er}, 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.

algemeen erkende regels en gebruiken gemarkeerd of geëtiketteerd zijn;

3° 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 ondervoerder.

§ 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 bedoeld 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:

1° een derde van de overeengekomen vracht; of

2° 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. 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

§ 1^{er}. 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 contre-signe 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;

§ 2. De terbeschikkingstelling van de goederen aan de geadresseerde in overeenstemming met de vervoer-overeenkomst 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. 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. 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 connaissance, 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°, 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

§ 1^{er}. 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 si elles n'ont pas été apposées clairement et durablement sur

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 ruimten 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 cognosementen, het aantal originele exemplaren;

j. de dag en de plaats van uitgifte.

Het ontbreken van één of meer in deze paragraaf bedoelde gegevens tast de juridische aard van een vervoersdocument in de zin van artikel 3.6.3.1, 6°, niet aan.

Art. 3.6.3.12. Voorbehouden in de vervoersdocumenten

§ 1. De vervoerder is gerechtigd in het vervoersdocument voorbehouden op te nemen:

a. betreffende de afmetingen, het aantal of het gewicht van de goederen, indien hij redenen heeft om te vermoeden dat de door de afzender verschaftte 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

les marchandises mêmes ou, si elles sont emballées, sur les réceptacles 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. Connaissance

§ 1^{er}. Les exemplaires originaux d'un connaissance 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 connaissance 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 connaissance 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 connaissance 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 connaissance, 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

§ 1^{er}. L'expéditeur est autorisé à disposer des marchandises; il peut exiger notamment que le transporteur

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.

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

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,

1° s'agissant d'un transport sous couvert d'une lettre de voiture, dès que l'original aura été remis au destinataire;

2° s'agissant d'un transport sous couvert d'un connaissance, 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, les paragraphes 2 et 3, le destinataire doit, s'il veut exercer son droit de disposer:

a. s'agissant d'un connaissance, 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 connaissance, 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

§ 1^{er}. 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

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,

1° bij vervoer onder vrachtbrief, zodra het origineel aan de geadresseerde is overhandigd;

2° 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

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.

Art. 3.6.3.17. Préposés et mandataires

§ 1^{er}. 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 1^{er}.

Art. 3.6.3.18. Exonérations particulières de responsabilité

§ 1^{er}. 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;

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 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. manutention, chargement, l'arrimage ou l'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 1^{er}, 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 1^{er} du présent article.

Art. 3.6.3.19. Calcul de l'indemnité

§ 1^{er}. 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.

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 ruimten, 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 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 andere 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. 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

§ 1^{er}. 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 de transport 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 de transport 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

§ 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 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

montant du fret. Toutefois, le cumul des indemnités dues en vertu du paragraphe 1^{er} et de la première phrase du présent paragraphe, ne peut excéder la limite qui serait applicable en vertu du paragraphe 1^{er} en cas de perte totale des marchandises pour lesquelles la responsabilité est engagée.

§ 4. Les limites maximales de responsabilité visées au paragraphe 1^{er} 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

§ 1^{er}. 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 1^{er}.

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 paragraaf 1 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 vervoereenheden 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 Monetair 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. 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

§ 1^{er}. 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 sept 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 vingt-et-un jours consécutifs suivant la livraison des marchandises et que l'avis en est parvenu au transporteur.

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. 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. Prescription

§ 1^{er}. 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, interromp 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 1^{er} 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

§ 1^{er}. 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 du chapitre 3, section 1^{re}, sous-sections 1^{re} à 7, 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.

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 hoofdstuk 3, afdeling 1, onderafdelingen 1 tot 7, 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 ou 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

§ 1^{er}. 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

§ 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 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

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 1^{er} 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 vingt-quatre 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.

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 zulks veilig kan gebeuren.

§ 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 langsij 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 langsij van elk schip begeben, terwijl het verdere verhalen voor rekening is van de afzender of van de geadresseerde.

De bepalingen van paragraaf 1 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 vierentwintig 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

§ 1^{er}. 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 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

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, 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, in afwachting van de uitreiking hiervan, van een voorlopig Uniebinnenvaartcertificaat of voorlopig certificaat van onderzoek, zonder voorbehouden die op de geschiktheid om te varen 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 stuwning, 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,

la règle établie à l'article 3.6.3.28, § 3, et, pour chacun des expéditeurs et destinataires suivants, 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.

Art. 3.6.3.28. Délai de starie

§ 1^{er}. 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.

§ 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. Indien er geen beëdigde wegers of meters zijn, dan geschieden de vaststellingen door wegers of meters aangewezen door de 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 de 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.

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 s'il est utilisé.

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 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 calculée au *pro rata* par rapport au nombre d'heures convenu.

Art. 3.6.3.29. Dispositions relatives aux marchandises à charger

§ 1^{er}. 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.

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 wegens 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 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.

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

§ 1^{er}. 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 pas 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 pas 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

§ 1^{er}. 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.

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 of op of 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.

Le transporteur a le droit de ne pas commencer à naviguer tant que les montants visés aux alinéas 1^{er} et 2 n'ont pas été payés.

§ 2. Sans préjudice des dispositions du paragraphe 1^{er}, 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 1^{er} 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 vervoerder is gerechtigd de afvaart niet aan te vatten, zolang de in het eerste en tweede lid bedoelde bedragen niet zijn voldaan.

§ 2. Onverminderd de bepalingen van paragraaf 1 is de vracht opeisbaar zodra de lostijd is verstreken.

De overige op de goederen rustende vorderingen waar-toe 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 verschuldigheid niet wordt betwist.

Worden de in het eerste of tweede lid bedoelde bedragen of de verschuldigheid 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 ondervoer door de ondervoerder, 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 bedoelde 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

§ 1^{er}. 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 fret, le cas échéant augmentée de l'indemnité visée à l'article 3.6.3.28, § 4.

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 is om te varen of niet voorzien is van de ingevolge de geldende regelgeving vereiste uitrusting en bemanning of zeewaardig of van 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 ongeschiktheid 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 artikel 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 artikel 3.6.3.28, § 4.

Art. 3.6.3.33. Droits de résiliation dans le chef du transporteur

§ 1^{er}. 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 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.

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 artikel 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 artikel 3.6.3.28, § 4, bedoelde schadevergoeding indien van toepassing, alsmede vergoeding van alle overige schade die hij daardoor lijdt en kosten die hij heeft uitgestaan.

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 paragraphes 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 paragraphe 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

§ 1^{er}. 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 déposées ou mises sous séquestre, ainsi que qu'elles seront emmenées dans un dépôt public ou privé;

2° seront vendues 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 inoffensives ou, à condition qu'une telle mesure ne soit pas disproportionnée par rapport au danger que présente le bien, soient détruites.

§ 3. Le produit de la vente sera utilisé en priorité pour payer ce qui est dû au transporteur.

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 de paragrafen 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 als mede paragraaf 5 doen geen afbreuk aan het recht tot ontbinding vermeld in artikel 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, vernietigd zullen worden.

§ 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. 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

§ 1^{er}. 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^e, 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 du présent article est nulle.

Chapitre 4. Contrats d'emport ou de remorquage

Section 1^{re}. 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 bateaux 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:

Art. 3.6.3.35. Vorderingsgerechtigdheid van de afzender en geadresseerde

Zowel de afzender als geadresseerde zijn vorderingsgerechtigd wegens schade door verlies of beschadiging van de goederen of wegens vertraging in de aflevering.

Onderafdeling 9 Zekerheidsrechten van de vervoerder

Art. 3.6.3.36. Zekerheidsrechten van de 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^e, 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.

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° “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, année de construction, certificat de l’Union pour bateaux de navigation intérieure ou certificat de visite, hypothèques sur navires 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.

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 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. Obligations des parties

§ 1^{er}. 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 le 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;

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

§ 1^{er}. 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

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 uitvoering van 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° 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° 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

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 paragraphes 1^{er} et 2 ainsi que le droit de résiliation du paragraphe 3 ne sont pas d'application.

Art. 3.6.4.7. Prescription

§ 1^{er}. 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

ook de vervoerder daartoe gerechtigd is op grond van de rechtstreeks werkende bepaling van artikel 9.1 "CMNI-Verdrag" of van 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 paragrafen 1 en 2 alsook het ontbindingsrecht in paragraaf 3 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. 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 verhaaldoende 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

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

§ 1^{er}. Par emport, on entend également, outre le pousage 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 dans un train de bateaux ou le retrait de celui-ci, 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 emporter est doté d'un équipage affecté aux opérations concernées.

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, maar 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 aangezeven plaats om het mee te nemen binnenschip te koppelen, te ontkoppelen, op te nemen in of te verwijderen uit een scheepstrein, te verhalen en ter bestemming neer te leggen 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 conducteur 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 du chapitre 3, section 1^{re}.

Toute stipulation contraire est nulle.

Art. 3.6.4.11. Responsabilité pour les dommages causés aux bateaux de navigation intérieure à emporter

§ 1^{er}. 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.

§ 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 te worden, 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 hoofdstuk 3, afdeling 1.

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 défauts 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 découpé 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:

1° 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;

2° 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;

3° par des défauts à une partie du convoi rigide existant antérieurement au voyage s'il prouve que ces défauts ne pouvaient être décelés 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.

Ingeval gebreken van het mee te nemen binnenschip gedurende het meenemen schade aan andere binnenschepen van het samenstel en/of hun lading veroorzaaken, 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 schadelijgende derde blijven onaangetast.

Indien schade aan een binnenschip van het samenstel en/of diens lading, zowel door toedoen van de opdrachtnemer als de opdrachtgever is veroorzaakt, dan zijn beiden jegens elkaar in de onderlinge verhouding overeenkomstig hun schuldaandeel aansprakelijk, onverminderd artikel 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 artikel 3.6.4.10.

Behoudens andersluidend beding is de opdrachtnemer niet aansprakelijk voor schade veroorzaakt aan het mee te nemen binnenschip:

1° 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 mits de opdrachtnemer zijn verplichting aangaande de bemanning of navigatie op afstand, al naar gelang het geval, is nagekomen;

2° 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;

3° door 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.

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 1^{er}.

Art. 3.6.4.12. Responsabilité à l'égard des tiers

§ 1^{er}. 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 3.6.4.10 et 3.6.4.11 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

De ondergeschikten en lasthebbers kunnen zich op dezelfde weren, ontheffingen en beperkingen beroepen waarop de opdrachtgever of de opdrachtnemer zich kan beroepen.

§ 4. Geen beroep op de in dit artikel bedoelde 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 de artikelen 3.6.4.10 en 3.6.4.11 zijn eveneens van toepassing op aansprakelijkheid voor ladingschade en schade aan gesleepte binnenschepen.

Art. 3.6.4.14. Aansprakelijkheid tegenover derden

§ 1^{er}. 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.”.

CHAPITRE 4

Modifications au livre 4 du Code belge de la Navigation

Art. 26 (ancien 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 à 3.6.1.6” au paragraphe 1^{er} 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. 27 (ancien art. 24)

§ 1^{er}. 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.

§ 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.

§ 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.”.

HOOFDSTUK 4

Wijzigingen aan boek 4 van het Belgisch Scheepvaartwetboek

Art. 26 (vroeger 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 en in paragraaf 1 vervangen door de woorden “artikel 3.6.1.10”.

HOOFDSTUK 5

Opheffingsbepalingen

Art. 27 (vroeger 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.

§ 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.

CHAPITRE 6

Entrée en vigueur et dispositions transitoiresArt. 28 (ancien 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.

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'insérés 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. 29 (ancien art. 27)

§ 1^{er}. Les dispositions modificatives reprises aux articles 2 et 13 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 15 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.

Art. 30 (ancien 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 1^{er}.

HOOFDSTUK 6

Inwerkingtreding en overgangsbepalingenArt. 28 (vroeger art. 26)

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 inwerkingtreding 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 ingevoegd 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. 29 (vroeger art. 27)

§ 1. De wijzigingsbepalingen opgenomen in de artikelen 2 en 13 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 15 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.

Art. 30 (vroeger 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.