

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1935-1936.

Projet de Loi sur l'affrètement fluvial.

(Voir les n^{os} 89 (session de 1934-1935), 166 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séance du 26 mars 1936).

ARTICLE PREMIER.

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

ART. 2.

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

ART. 3.

Pour l'application de la présente loi, on entend par affréteur celui qui sert d'intermédiaire pour la conclusion d'un contrat d'affrètement; par chargeur, celui qui charge le bateau au port d'embarquement; par destinataire, celui auquel la marchandise doit être délivrée à destination; par batelier, le patron propriétaire du bateau ou le contremaître préposé du propriétaire.

ART. 4.

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

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1935-1936.

Wetsontwerp op de Rivierbevrachting.

Zie de n^{rs} 89, (zitting 1934-1935), 166 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 26 Maart 1936).

EERSTE ARTIKEL.

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

ART. 2.

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

ART. 3.

Voor de toepassing dezer wet wordt verstaan : onder bevrachter, degene die als tusschenpersoon optreedt voor het sluiten van een bevrachtingscontract; onder inlader, degene die het schip in de landhaven laadt; onder geadresseerde, degene aan wien de goederen op de plaats van bestemming moeten afgeleverd worden; onder schipper, de gezagvoerder eigenaar van het schip, of de door eigenaar aangestelden schipper.

ART. 4.

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

Aux fins de transport, le bateau peut être affrété pour sa totalité ou pour charger une quantité déterminée de marchandises, pour un voyage ou pour un temps limité.

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

ART. 5.

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

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

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

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

ART. 6.

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

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

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

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

ART. 5.

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

Het is de schipper die het commissieloon verschuldigd is. Het is eischbaar vanaf het oogenblik waarop de cognossementen den schipper ter onderteekening worden voorgelegd, overeenkomstig artikel 14.

Betaling op dat oogenblik van het commissieloon geldt als afrekening, en aan de partijen kan niet toegestaan worden de herziening er van te vragen, onaan gezien het bedrag der werkelijk aan den schipper betaalde vracht op het einde der reis.

Echter, zal de bevrachter, die een commissieloon van meer dan 10 t. h. der vracht geëischt heeft, van alle recht op commissieloon vervallen worden verklaard en zal hij, eventueel, de ontvangen sommen moeten terugbetalen.

ART. 6.

Op welke wijze de bevrachting ook geschiedt, moet de schipper, op eigen kosten, het vaartuig op de plaats brengen, aangewezen voor het inladen of het lossen.

Indien hij meent dat de aangewezen plaats niet geschikt is of het schip aan averij blootstelt, kan hij weigeren er naar toe te varen, tenzij de inlader of de geadresseerde zich schriftelijk verbindt de verantwoordelijkheid op zich te nemen voor de

par suite des risques inhérents à cet emplacement.

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

ART. 7.

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

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

ART. 8.

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

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

ART. 9.

A la fin du chargement, il est dressé une reconnaissance de la totalité des

schade die aan het schip mocht overkomen ingevolge de aan die verplaat-sing verbonden risico's.

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

ART. 7.

Indien het contract alleen een laad-of een losplaats bepaalt, moet de schipper, eventueel, zoo hij daartoe verzocht wordt, in de ladinghaven laden en in de haven van bestemming lossen op de verschillende plaatsen welke respectievelijk door den inlader en den geadresseerde worden aange-wezen. De daartoe noodige verhalingen geschieden ten verzoeken en op de kosten respectievelijk van den inlader of van de geadresseerde.

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

ART. 8.

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

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

ART. 9.

Op het einde van het laden wordt een bewijsschrift over het geheel van de

quantités chargées. Cette reconnaissance se nomme connaissance.

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

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

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

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

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

ART. 10.

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

ingeladen hoeveelheden opgemaakt. Dit bewijsschrift heet cognossement.

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

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

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

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

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

ART. 10.

Indien het laden of het lossen geschiedt door één enkele ploeg of door achtereenvolgens werkende ploegen, moet de schipper het aantal ingeladen of geloste colli controleeren. Zoo de schipper die controle niet verricht, hebben de inlader en de geadresseerde het recht, de eerste om in de ontvangbewijzen en het cognossement, de

le second dans les récépissés et la décharge, les quantités constatées par leurs délégués respectifs.

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

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

ART. II.

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

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

ART. 12.

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

Si les parties ne sont pas d'accord sur le poids embarqué, il est fait mention de leur désaccord dans le connaissement. Dans ce cas, le bateau doit rester à la disposition et sous le contrôle du chargeur pendant une durée qui ne peut excéder 24 heures. Les parties peuvent se mettre d'accord pour désigner un convoyeur qui accompagnera le bateau jusqu'à son lieu de destination. Le chargeur, de même que le batelier, peut aussi faire procéder au plombage du bateau et à la prise contradictoire d'échelles du ba-

tweede om in de ontvangbewijzen en de kwijting de door hun respectieve vertegenwoordigers opgeteekende hoeveelheden te vermelden.

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

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

ART. II.

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

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

ART. 12.

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

Indien partijen het niet eens zijn over het ingeladen gewicht, wordt van hun oneenigheid melding gemaakt in het cognossement. In die gevallen, moet het schip ter beschikking en onder het toezicht van den inlader blijven voor een tijd die 24 uren niet mag overschrijden. De partijen kunnen zich akkoord stellen om een begeleider aan te duiden, die het schip tot de plaats van bestemming zal vergezellen. De inlader, alsmede de schipper, kan ook het schip doen looden en, in bijzijn van beide partijen,

teau en tenant compte de l'eau se trouvant dans les caisses de pompes. Les frais en résultant seront supportés par la partie succombante.

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

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

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

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

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

ART. 13.

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

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

A défaut de stipulations dans le contrat d'affrètement, la freinte de

de ijschalen van het schip opnemen, daarbij rekening houdende met het water in de pompkasten. De kosten die daaruit voortspruiten, zullen door de verliezende partij worden gedragen.

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

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

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

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

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

ART. 13.

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

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

Bij ontstentenis van bepalingen in het bevrachtingscontract, wordt het

route est déterminée d'après les usages du lieu de déchargement.

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

ART. 14.

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

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

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

ART. 15.

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

Le batelier doit signer le connaissement quel que soit le fret y inséré, sauf à réclamer anticipativement ou

reisverlies vastgesteld volgens de gebruiken op de plaats van lossing.

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

ART. 14.

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

Is de ligtijd reeds overschreden, dan zijn de overligdagen verschuldigd tot dat het cognossement den schipper ter onderteekening wordt voorgelegd.

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

ART. 15.

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

De schipper moet het cognossement teekenen, welke vracht daarin ook vermeld zij, met dien verstande dat

à bonifier à l'affrèteur, sous forme d'avance, la différence entre le fret contractuel et le fret mentionné au connaissement, sans commission ni intérêt.

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

ART. 16.

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

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

ART. 17.

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

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

ART. 18.

Si le chargeur ou le destinataire ne procède pas au chargement ou au

hij het verschil tusschen de overeengekomen vracht en de in het cognossement vermelde vracht kan doen vooruitbetalen door of hetzelfde bij wijze van voorschot verrekenen met den bevrachter; in beide gevallen zonder commissie, loon noch rente.

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

ART. 16.

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

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

ART. 17.

De termijn, toegestaan aan den inlader of aan den geadresseerde voor het laden of het lossen, heet laad- of lostijd.

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

ART. 18.

Indien de inlader of de geadresseerde binnen den bij het vorige artikel

déchargement dans le délai visé à l'article précédent, il est dû au batelier une indemnité dénommée surestarie.

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

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

ART. 19.

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

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

ART. 20.

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

ART. 21.

Les dimanches et jours fériés légaux pendant lesquels il n'est pas procédé

bedoelden termijn niet laadt of lost, is den schipper een vergoeding, liggeld geheeten, verschuldigd.

Het bedrag van het liggeld wordt vastgesteld in het bevrachtingscontract.

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

ART. 19.

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

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

ART. 20.

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

ART. 21.

De Zondagen en wettelijke feestdagen waarop niet wordt geladen of

au chargement ou au déchargement ne comptent pas dans le délai de starie.

ART. 22.

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

ART. 23.

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

ART. 24.

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

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

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

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

ART. 25.

Les surestaries encourues au port de charge sont dues par celui pour

gelost, worden in den laad- of lostijd niet meegerekend.

ART. 22.

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

ART. 23.

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

ART. 24.

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

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

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

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

ART. 25.

Het in de ladingshaven opgelopen liggeld is verschuldigd door dengene

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

ART. 26.

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

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

ART. 27.

Lorsque le chargeur n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée au contrat d'affrètement, le batelier a néanmoins droit au fret entier pour le chargement complet pour lequel le bateau a été affrété. Il peut soit exiger du chargeur, avant le départ, le paiement du fret sur les quantités non embarquées, soit exiger l'insertion dans le connaissement d'une

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

ART. 26.

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

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

ART. 27.

Wanneer de inlader de in het bevrachtingscontract vermelde hoeveelheid goederen niet ingeladen heeft, heeft de schipper evenwel recht op de geheele vracht voor de volle lading, waarvoor het schip werd bevracht. Hij mag hetzij van den inlader, vóór het vertrek, de betaling der vracht eischen op de niet ingeladen hoeveelheden, hetzij de inlassching in het cognosse-

clause constatant que le fret sera dû sur la quantité totale fixée au contrat. Si le chargeur charge une quantité supérieure aux quantités convenues, le batelier a droit au fret conventionnel sur l'excédent.

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

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

ART. 28.

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

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

ART. 29.

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

ment eischen van een bepaling houdende dat de vracht op de in het contract bepaalde totale hoeveelheid zal verschuldigd zijn. Indien de inlader een grootere hoeveelheid dan overeengekomen inlaadt, heeft de schipper recht op de bedongen vracht voor het meerdere deel.

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

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

ART. 28.

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

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

ART. 29.

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

est en droit de réclamer le fret intégral sur la quantité stipulée.

Dans le cas où le bateau est affrété par tonne et par jour, le chargeur, ayant le droit de stipuler la quantité à charger, est tenu de supporter tous les frais d'un allègement éventuel.

ART. 30.

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

ART. 31.

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

ART. 32.

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

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

zooniet heeft de schipper het recht de volle vracht te eischen op het bepaalde quantum.

Wanneer het schip per ton en per dag bevracht wordt, heeft de inlader het recht het te laden quantum te bepalen en is hij bijgevolg gehouden al de kosten van eventueel lichten te dragen.

ART. 30.

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

ART. 31.

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

ART. 32.

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

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

ART. 33.

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

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

ART. 34.

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

ART. 35.

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

ART. 36.

Celui qui a affrété un bateau et qui rompt le contrat avant d'avoir rien chargé doit une indemnité équivalente au tiers du fret, calculé sur la totalité des quantités à charger. Si la rupture survient après l'expiration du délai de starie, il doit en outre les surestaries et contre-staries éventuelles encourues.

Si le chargement a commencé et

ART. 33.

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

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

ART. 34.

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

ART. 35.

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

ART. 36.

Degene die een schip bevracht en die het contract verbreekt alvorens iets te hebben ingeladen, is een vergoeding verschuldigd, gelijk aan een derde van de vracht, berekend op het geheel van de in te laden hoeveelheden. Zoo de verbreking geschiedt na afloop van den laad- of lostijd, moet hij daarenboven het eventueele lig- en overliggeld betalen.

Werd met de inlading een aanvang

si le chargeur reste en défaut de charger toute la quantité promise, le fret entier est dû sur la totalité des quantités fixées à la convention.

Le chargeur peut néanmoins en ce cas exiger le déchargement des quantités embarquées.

ART. 37.

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

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

ART. 38.

Celui qui a affrété un bateau peut résilier le contrat sans indemnité, si l'assureur du chargement refuse le bateau, à condition que ce refus soit justifié par le mauvais état du bateau et que le batelier ait été avisé par écrit de cette décision dans les deux jours de la date de l'affrètement.

ART. 39.

Lorsque le contrat d'affrètement indique le nom du navire amenant la marchandise à charger dans le bateau, l'affrètement peut être résilié par le chargeur si le navire n'arrive pas avant l'expiration du temps de starie, ou s'il est constaté avant l'expiration de ce délai que la marchandise est

gemaakt en blijft de inlader in gebreke de geheele beloofde hoeveelheid in te laden, dan moet de geheele vracht worden betaald op de algeheelheid van de in de overeenkomst bedongen hoeveelheden.

De inlader kan echter, in dit geval, het lossen van de ingeladen hoeveelheden eischen.

ART. 37.

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

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

ART. 38.

Degene die een schip heeft bevracht, kan het contract verbreken zonder vergoeding, bijaldien de verzekeraar van de lading het schip weigert, mits deze weigering door den slechten staat van het schip gerechtvaardigd zij en dat die beslissing aan den schipper door middel van een geschreven bericht werd ter kennis gebracht, binnen twee dagen na den dag der bevrachting.

ART. 39.

Wanneer het bevrachtingscontract den naam vermeldt van het schip dat de in het schip teladen goederen aanvoert, mag de bevrachting worden opgezegd door den inlader, indien het schip niet aankomt vóór het einde van den laad- of lostijd of indien, vóór het verstrijken van dezen ter-

avariée et ne peut être embarquée. Avis écrit doit en être adressé au batelier avant l'expiration du délai de starie.

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

ART. 40.

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

ART. 41.

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

ART. 42.

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

ART. 43.

Lorsque des marchandises ne parviennent pas à destination, 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 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

mijn, vastgesteld wordt dat de waar beschadigd is en niet kan ingeladen worden. Een schriftelijke kennisgeving moet hiervan, vóór het verstrijken van den laad en lostijd, aan den schipper worden gezonden.

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

ART. 40.

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

ART. 41.

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

ART. 42.

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

ART. 43.

Indien goederen niet ter bestemmingsplaats aankomen, is slechts een evenredige vracht verschuldigd, welke evenredige vracht niet minder mag bedragen dan een derde van de overeengekomen vracht.

Moesten de goederen overboord geworpen worden tot behoud van schip en lading, dan is de geheele vracht verschuldigd, doch op last van de gemeenschappelijke averij.

Die regelen kunnen geen invloed hebben op de eventuele verhalen

faute a provoqué la perte ou la non-arrivée de la marchandise.

ART. 44.

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

ART. 45.

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

ART. 46.

Si aucun connaissement n'est signé, le batelier n'assume aucune responsabilité quant au nombre de colis embarqués ou aux quantités chargées. Il ne répond que de son dol ou de sa faute lourde. Le chargeur peut toutefois faire plomber le bateau.

ART. 47.

Le batelier dont le bateau est affrété en séjour ne répond, même s'il a signé un connaissement, d'aucune avarie à la marchandise, à moins qu'elle ne

tegen degenen door wier schuld het verlies of het niet aankomen van de goederen werd verwekt.

ART. 44.

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

ART. 45.

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

ART. 46.

Indien geen cognossement geteekend is, neemt de schipper geen verantwoordelijkheid op zich, wat betreft het getal, ingescheepte colli of de ingeladen hoeveelheden. Hij is slechts aansprakelijk voor zijn bedrog of zijn grove schuld. De inlader mag evenwel het schip doen verzegelen.

ART. 47.

De schipper wiens schip bevracht is om te liggen, is niet verantwoordelijk, zelfs indien hij een cognossement heeft onderteekend, voor eenige averij aan

soit due au dol ou à la faute lourde du batelier ou à une faute commise dans l'entretien du bateau depuis la fin du chargement.

ART. 48.

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

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

ART. 49.

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

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

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

de goederen, tenzij deze te wijten is aan bedrog of grove schuld van den schipper of aan een fout begaan in het onderhouden van het schip sedert het einde der inlading.

ART. 48.

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

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

ART. 49.

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

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

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

ART. 50.

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

Le batelier peut, soit à l'expiration du délai convenu, soit s'il n'a pas été fixé de délai, à l'expiration du cinquantième jour, exiger que son bateau soit déchargé. A cet effet, il doit adresser à son cocontractant une mise en demeure. Le bateau doit être déchargé dans un délai maximum de dix jours (dimanches et jours fériés légaux non compris) prenant cours le lendemain de la mise en demeure et au plus tôt le cinquante et unième jour du séjour. A partir du onzième jour suivant celui de la mise en demeure, le batelier a le droit, sans nouvelle mise en demeure, d'exiger, sur le montant du fret convenu, une majoration de cinquante pour cent.

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

ART. 51.

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

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

ART. 52.

L'affréteur peut, même en l'absence de signature de connaissance à ordre, transférer à un tiers le bénéfice du contrat. Le batelier, dès qu'il a été avisé, dans la forme prévue à l'article

ART. 50.

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

De schipper mag, hetzij op het einde van den overeengekomen termijn, hetzij zoo er geen termijn bepaald werd, bij het verstrijken van den vijftigsten dag, eischen dat zijn schip gelost worde. Daartoe moet hij aan zijn medecontractant een ingebrekestelling sturen. Het schip moet gelost worden binnen een maximumtermijn van tien dagen (Zondagen en wettelijke feestdagen niet inbegrepen), ingaande daags na het in gebreke stellen en ten vroegste den één en vijftigsten dag van het liggen. Vanaf den elfden dag na dien van het in gebreke stellen, heeft de schipper, zonder nieuwe ingebrekestelling, het recht op het bedrag van de overeengekomen vracht een verhooging van vijftig procent te eischen.

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

ART. 51.

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

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

ART. 52.

De bevrachter mag, zelfs bij ontstentenis van onderteekening van een cognossement aan order, aan een derde het genot van de overeenkomst overdragen. Zoodra de schipper regelmatig

56, de cette cession, et de son acceptation par le cessionnaire, doit se conformer aux instructions de celui-ci.

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

ART. 53.

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

ART. 54.

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

ART. 55.

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

ART. 56.

Dans tous les cas où, en vertu de la présente loi, il doit être donné un avis ou adressé une mise en demeure, par une des parties à l'autre, cet avis peut être donné ou cette mise en demeure peut être adressée, soit par

van deze overdracht, in den vorm voorzien bij artikel 56, en van de aanvaarding door den overnemer bericht ontvangen heeft, moet hij zich naar de voorschriften van dezen laatste voegen.

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

ART. 53.

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

ART. 54.

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

ART. 55.

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

ART. 56.

In alle gevallen waarin, krachtens deze wet, door een der partijen aan de andere partij een bericht gegeven of een ingebrekestelling gestuurd moet worden, kan dit bericht gegeven of de ingebrekestelling gestuurd worden,

lettre recommandée, soit par lettre remise en présence de deux témoins, soit par une simple lettre dont il est retiré un récépissé. Toute lettre recommandée est censée avoir été remise à son destinataire le premier jour ouvrable suivant celui du dépôt du pli à la poste, sans qu'il puisse rapporter aucune preuve contraire.

ART. 57.

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

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

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

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

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

hetzij bij aangeteekenden brief, hetzij bij schrijven overhandigd in het bijzijn van twee getuigen, hetzij bij gewonen brief waarvan een ontvangbewijs wordt gevraagd. Elke aangeteekende brief wordt geacht aan den geadresseerde te zijn afgeleverd, den eersten werkdag na het posten van het stuk, zonder dat de geadresseerde eenig tegenbewijs vermag bij te brengen.

ART. 57.

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

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

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

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

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

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

ART. 58.

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

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

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

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

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

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

Elle sera exécutoire sur minute et avant enregistrement.

ART. 59.

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

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

ART. 58.

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

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

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

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

In spoedeisende gevallen mag de voorzitter dezen termijn verkorten.

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

Het is uitvoerbaar op de minuut en vóór de registrering.

ART. 59.

Alle rechtsvorderingen, voortvloeiende uit de onder deze wet vallende overeenkomst, behalve die welke het gevolg zijn van een door de strafwet genoemd feit, verjaren na zes maand

intérieurs, et après un an en matière de transports internationaux.

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

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

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

ART. 60.

Le fret, les frais accessoires, les surestaries et les contrestaries sont privilégiés sur la marchandise pendant qu'elle se trouve en la possession du batelier 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, 7º, de la loi du 16 décembre 1851.

ART. 61.

L'article 274 du Livre II du Code de Commerce est abrogé, sauf en ce qui concerne les articles 89 et 90 qui restent applicables.

ART. 62.

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

ART. 63.

Disposition additionnelle. — Le tribunal de commerce agréé en qualité de peseurs, jaugeurs ou mesureurs

bij binnenvervoer en na één jaar bij internationaal vervoer.

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

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

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

ART. 60.

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

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

ART. 61.

Artikel 274 van Boek II van het Wetboek van Koophandel, wordt ingetrokken, behoudens wat betreft de artikelen 89 en 90 die van toepassing blijven.

ART. 62.

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

ART. 63.

Toegevoegde bepaling. — De handelsrechtbank stelt als beëdigde wegers, scheepsmeesters en diepgangmeters

jurés, les peseurs, jaugeurs ou mesureurs qui justifient posséder les aptitudes professionnelles et morales nécessaires. Ils prêtent serment devant le président et leur nom est ensuite porté sur une liste affichée au greffe.

Bruxelles, le 26 mars 1936.

*Le Président de la Chambre
des Représentants,*

aan, de wegers, scheepsmeters of diepgangsmeter die het bewijs leveren dat zij de noodige beroeps- en zedelijke bekwaamheid bezitten. Zij leggen den eed af, ten overstaan van den voorzitter, en hun naam wordt daarna gebracht op een lijst die op de greffie aangeplakt wordt.

Brussel, 26 Maart 1936.

*De Voorzitter van de Kamer
der Volksvertegenwoordigers,*

L. MUNDELEER.

Les Secrétaires, | De Secretarissen,

H. HOUSIAUX,

A. VAN HOECK.