

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 30 JANVIER 1901.

Proposition de loi portant revision des dispositions légales relatives à l'hypothèque maritime et à l'abandon.

DÉVELOPPEMENTS

MESSIEURS,

Un député d'Anvers, M. Eug. De Decker, en 1891, dans son rapport sur une pétition réclamant au profit des bâtiments destinés à la navigation intérieure, l'introduction de l'hypothèque et du droit d'abandon, fit vivement ressortir l'utilité et l'équité de la mesure sollicitée.

Se rendant au vœu de la Chambre, le Ministre de la Justice déposa un projet de loi sur la matière, le 29 avril 1892. Ce projet, en partie modifié, fut représenté après la dissolution des Chambres, à la séance du 23 avril 1893. Redevenu caduc à la suite d'une dissolution nouvelle, il fut une seconde fois réintroduit à la Chambre par le Gouvernement, le 11 décembre 1894.

La commission chargée de l'examen du projet conclut à son adoption avec de légers amendements.

C'est alors que les signataires de la présente proposition de loi déposèrent une série d'amendements. Je ne puis mieux faire, pour les caractériser, que de reproduire les termes de la déclaration que je fis à la Chambre à la séance du 8 mars 1898 :

« Le Gouvernement a déposé un projet de loi sur l'abandon et l'hypothèque
» en matière de navigation maritime et fluviale. Ce projet a été examiné et
» adopté par une commission spéciale de cette Chambre et notre collègue
» d'Anvers, l'honorable M. Ullens a fait rapport sur les travaux de cette com-
» mission.

» Le projet du Gouvernement est excellent, mais, tout en le prenant pour

» base, quelques membres de cette Chambre, que la question intéresse spécialement, ont cru, après nouvel examen, qu'il y avait lieu, pour mieux aboutir, de ne s'occuper pour le moment que de la navigation fluviale. Au lieu de traiter cette matière par renvois, comme dans le projet du Gouvernement, ils proposent de lui consacrer des textes spéciaux et, pour ainsi dire, un petit code séparé. Ils ont cru utile aussi de proposer l'adjonction de quelques articles réglant l'assurance et l'avarie commune en matière de navigation fluviale.

» Mon collègue M. Vanden Broeck et moi, nous avons été aidés dans l'élaboration de ce travail par M. Smekens, l'éminent magistrat qui, pendant de longues années, a présidé le tribunal d'Anvers, et M. Spée, qui a longtemps dirigé la jurisprudence consulaire en qualité de greffier en chef du tribunal de commerce d'Anvers. Ces deux juristes ont pu nous apporter, en même temps que leur science du droit, les leçons d'une longue expérience pratique. Nous tenons à signaler cette circonstance, parce que les amendements que nous proposons tirent de cette précieuse collaboration la plus grande partie de leur valeur.

» Avant de les porter devant la Chambre, nous avons tenu à les soumettre à l'examen de l'honorable président, M. Beernaert, qui a présidé la commission spéciale et dont la compétence en matière maritime est connue. Il a bien voulu en faire l'étude approfondie et nous aider de ses lumières. Ce travail est ainsi devenu le sien, et sa signature, qui figure au bas des amendements, n'est pas une des moindres garanties pour la Chambre et pour le Gouvernement.

» Nous n'avons pas voulu attendre la discussion pour proposer cette série d'amendements. Nous croyons qu'ils se présenteront mieux et avec plus d'autorité lorsque la commission spéciale les aura examinés et, le cas échéant, incorporés dans le projet du Gouvernement. C'est pourquoi nous demandons à la Chambre de bien vouloir ordonner, à côté de l'impression du texte, qui est de droit, celle de la note explicative dont nous le faisons précéder... »

Cette note explicative (session 1897-98, doc. n° 92) renferme l'exposé des motifs du projet déposé sous forme d'amendements. Toutefois elle s'en réfère aux considérations que faisait déjà valoir l'exposé des motifs du Gouvernement, pour toutes les dispositions que nous avons empruntées au projet du Ministre de la Justice, en les limitant simplement à la navigation intérieure.

Cependant l'Association pour l'unification du droit maritime se saisit de l'examen du projet amendé. Elle en approuva le principe et l'économie générale, mais proposa quelques critiques d'application. Ce sont ces critiques que l'un des signataires de la présente proposition de loi, M. Vanden Broeck, accueillit en majeure partie, en déposant à la commission spéciale une série d'amendements.

La dissolution des Chambres vint encore frapper de caducité le projet et les travaux préparatoires. Il importe aujourd'hui de les reprendre. La navigation intérieure attend avec impatience la législation nouvelle en vue de laquelle le Gouvernement a pris l'initiative à trois reprises différentes. Si les Chambres n'ont pas trouvé jusqu'ici le temps de répondre à ces appels réitérés, il faut espérer qu'elles voudront s'occuper sans plus tarder de cet objet d'un si grand poids et d'une urgence si impérieuse. L'organisation du droit d'abandon et d'hypothèque

en matière de navigation intérieure est à l'étude au Parlement depuis une dizaine d'années. On peut donc croire que la fin de la période d'incubation législative est près d'arriver.

C'est, Messieurs, dans le but de ramener au plus tôt à notre ordre du jour les débats sur cette importante matière que la présente proposition de loi a été faite. Elle n'est, dans ses lignes générales, que la reproduction de nos anciens amendements.

Toutefois, dès avant la dernière dissolution des Chambres, l'Association pour l'unification du droit maritime avait soumis le projet amendé sur la navigation intérieure à un nouvel examen. Plusieurs séances de sous-commissions, composées de spécialistes, et des séances plénières où furent entendus les signataires de la proposition de loi ont été consacrées à cette délibération. Le texte de divers articles fut remanié et définitivement arrêté.

C'est la rédaction finale sortie de ces collaborations consciencieuses et éclairées, améliorant en maints endroits l'ancien texte, que nous avons cru devoir présenter à la Chambre.

D'autre part, le projet du Gouvernement ayant disparu par suite de la dissolution, les signataires ont dû représenter le texte de leurs anciens amendements sous forme de proposition de loi. Ce texte comprend ainsi la pensée du projet du Gouvernement en ce qui concerne les dispositions de ce projet relatives à la batellerie. La proposition de loi, sans s'écarter des principes admis par le Gouvernement, ne modifie le projet que dans la forme et le détail. Elle ajoute aussi quelques dispositions complémentaires concernant l'avarie commune et l'assurance fluviales.

Les signataires peuvent donc compter sur le concours du Gouvernement. C'est, d'ailleurs, d'accord avec lui que les modifications les plus importantes à son projet ont été proposées. Cet accord se justifiait alors, et doit se justifier aujourd'hui, d'autant plus que le projet amendé se présente avec l'approbation des compétences les plus avérées.

Afin d'éviter de plus longs retards, nous n'avons pas cru devoir insérer dans ces développements l'exposé des motifs du projet du Gouvernement, ni la note explicative du 8 mars 1898, ni les délibérations de l'Association pour l'unification du droit maritime rapportées en son bulletin d'octobre 1899. La commission spéciale que nous prions la Chambre d'instituer pourra à son gré les reproduire en tout ou en partie, et son rapport pourra vous donner à ce sujet tous les renseignements qu'il croira utiles à une discussion éclairée.

AUG. DELBEKE.



PROPOSITION DE LOI

LIVRE III.

Des bateaux et de la navigation intérieure.

CHAPITRE PREMIER.

Des bateaux et de leur propriété.

ARTICLE PREMIER.

Sont qualifiés bateaux tous bâtiments d'au moins 10 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement, dans les eaux intérieures, le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation.

Sont assimilés aux bateaux, pour l'application de la présente loi, les embarcations de 10 à 20 tonneaux de jauge qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer semblables opérations.

ART. 2.

Les bateaux sont meubles. Ils sont néanmoins soumis au droit de suite dans la mesure déterminée ci-après.

ART. 3.

Tout bateau belge doit être immatriculé au registre spécial ouvert au bureau de la conservation des hypothèques, dans le ressort duquel le port d'attache est rangé par le Roi.

DERDE BOEK.

Van binnenschepen en binnenscheepvaart.

EERSTE HOOFDSTUK.

Van binnenschepen en hunnen eigendom.

EERSTE ARTIKEL.

Worden binnenschepen geheeten alle vaartuigen, van ten minste 10 ton, gewoonlijk gebruikt of bestemd tot het vervoer van personen of zaken, tot visschen, sleepen, baggeren of tot elke andere winstgevende verrichting van scheepvaart op de binnenwateren.

Voor de toepassing dezer wet worden vaartuigen van 10 tot 20 ton, gewoonlijk tot soortgelijke verrichtingen op zee gebruikt of daartoe bestemd, gelijkgesteld met binnenschepen.

ART. 2.

Binnenschepen zijn roerende goederen. Niettemin kan men, in de hierna bepaalde mate, daarop zijn recht vervolgen in welke handen ook zij zich bevinden.

ART. 3.

Elk belgisch binnenschip moet worden ingeschreven op het bijzonder register daartoe berustend ten kantore van hypotheekbewaring, binnen welks gebied de woonhaven van het schip door den Koning werd gerangschikt.

La matricule mentionne : le nom du bateau, sa nature, son grément, ses dimensions, son tonnage, la date et le lieu de sa construction, les matériaux de sa coque, son port d'attache, les noms, la nationalité et le domicile des propriétaires, les droits réels dont il est grevé.

ART. 4.

L'immatriculation doit être requise par celui qui veut construire un bateau en Belgique dès sa mise sur chantier, et par l'acquéreur d'un bateau étranger avant que celui-ci puisse naviguer sous pavillon belge.

ART. 5.

Les propriétaires sont tenus de requérir immédiatement sur l'acte de nationalité dont question à l'article 12 mention de tout fait qui entraîne une modification dans la description.

Tout acte destiné à constater une mutation de propriété du bateau doit y être transcrit en entier.

Tout acte portant reconnaissance, cession ou extinction d'autres droits réels sauf les privilèges mentionnés à l'art. 14, y est inscrit par extrait.

Une copie certifiée de l'acte transcrit, s'il n'est pas authentique, et un double du bordereau d'inscription restent déposés au bureau.

Aucun acte ne peut être opposé à des tiers qu'à dater de la transcription ou de l'inscription.

ART. 6.

Le propriétaire qui veut attacher son bateau à un port dépendant d'un autre

De inschrijving vermeldt : den naam van het schip, zijnen aard, zijn tuig, zijne afmetingen, zijne tonnemaat, den datum en de plaats waar het werd gebouwd, de materialen zijner romp, zijne woonhaven, de namen, de nationaliteit en de woonplaats der eigenaars, de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

ART. 4.

De teboekstelling moet worden gevorderd door hem, die een binnenschip in België wil bouwen, zoodra het op stapel is gezet, en door den aankoper van een vreemd schip voordat het onder belgische vlag moge varen.

ART. 5.

De eigenaars zijn gehouden te vragen dat er op de nationaliteitsakte, waarvan sprake in artikel 12, onmiddellijk melding worde gemaakt van al wat eene wijziging in de beschrijving medebrengt.

Elke akte, bestemd tot vaststelling van den overgang van eigendom van het schip, moet daarop in haar geheel worden overgeschreven.

Elke akte, houdende erkenning, afstand of te niet gaan van andere zakelijke rechten, behalve de voorrechten vermeld in artikel 14, wordt daarop bij uittreksel ingeschreven.

Een voor waar verklaard afschrift van de overgeschreven akte, indien ze niet authentiek is, en een dubbel van het bordereau van inschrijving blijven ten kantore berusten.

Geene akte kan aan derden worden tegengesteld tenzij van den dag van overschrijving of van inschrijving.

ART. 6.

Wil de eigenaar zijn schip bechten aan eene haven die afhankelijk is van een

bureau d'hypothèque doit, s'il y a des créances inscrites, produire le consentement écrit de tous les créanciers ayant inscription sur le bateau. Après réception de ces pièces, destinées à lui servir de décharge, le conservateur transmet à son collègue du nouveau port choisi une copie de la matricule et de ses annexes; il n'en opère la radiation dans son bureau qu'après avoir reçu de son collègue avis que la nouvelle immatriculation requise est opérée.

ART. 7.

Le changement de nationalité ne préjudicie pas aux droits existants sur le bateau. L'étendue de ces droits est réglée par la loi du pavillon qu'il portait au moment de leur naissance.

ART. 8.

L'aliénation volontaire d'un bateau n'en transmet la propriété qu'avec la charge des droits réels dont il est grevé, sauf à l'acquéreur à en poursuivre la purge.

ART. 9.

La vente forcée opère la purge de plein droit, pourvu que l'acquéreur verse le prix: en Belgique, à la Caisse des consignations; à l'étranger, entre les mains de l'agent public compétent au lieu de la vente.

ART. 10.

Les droits de préférence des créanciers subsistent sur le prix, et sur chacune des parties du prix, tant que celui-ci n'a pas

ander hypotheekkantoor, dan moet hij, indien er schuldvorderingen zijn ingeschreven, de schriftelijke toestemming overleggen van al de schuldeischers die eene inschrijving op het schip hebben. Na ontvangst van deze stukken, die hem tot ontlasting moeten dienen, doet de bewaarder aan zijnen collega van de nieuwgekozen haven afschrift geworden van de inschrijving op de rol, met bijlagen; tot doorhaling gaat hij in zijn kantoor slechts over, wanneer hij van zijnen ambtgenoot bericht heeft gekregen, dat de nieuwe gevorderde teboekstelling voltrokken is.

ART. 7.

Verandering van nationaliteit benaudeelt de rechten niet, die op het schip bestaan. De uitgestrektheid van deze rechten wordt geregeld door de wet van de vlag, die het schip voerde, op 't oogenblik dat zij tot stand kwamen.

ART. 8.

Vrijwillige verkoop van een schip doet er den eigendom niet van overgaan tenzij met de zakelijke rechten, waarmede het is bezwaard, behoudens dat de zuivering daarvan door den koper in rechte kan vervolgd worden.

ART. 9.

Gerechtelijke verkoop brengt, van rechtswege, zuivering mede, mits de koper den prijs stort: in België, ter Depositokas; in vreemde landen, in de handen van den bevoegden openbaren ambtenaar ter plaatse waar de verkoop geschiedde.

ART. 10.

De rechten van voorrang der schuldeischers bestaan op den prijs en op elk gedeelte van den prijs, zoolang deze of

été ou légalement distribué ou payé du commun accord de tous les intéressés.

ART. 11.

Toute décision statuant sur des droits astreints à mention au registre doit être inscrite ou transcrite selon sa nature.

Mention de la demande peut être requise en marge de l'acte contesté. En ce cas, l'effet de la décision remonte à la date de cette mention.

ART. 12.

Pour être admis à naviguer dans les eaux belges, le patron d'un bateau belge doit avoir à son bord un acte de nationalité, signé du conservateur des hypothèques, reproduisant l'immatriculation de ce bateau, suivie de la mention de tous les droits réels dont il est grevé.

Si, par une cause quelconque, le bateau est détruit, ou s'il est vendu à l'étranger, l'acte de nationalité doit, dans le mois de la destruction ou de la vente, être remis au conservateur, et celui-ci mentionnera son annulation en marge tant de l'acte que de la matricule.

En cas de perte de l'acte dans le sinistre qui a détruit le bateau, le propriétaire en donnera par écrit connaissance au conservateur qui en fera mention sur l'immatriculation à annuler et gardera la déclaration à l'appui de ses écritures.

Les mesures nécessaires pour assurer l'observation de ces dispositions sont déterminées par arrêté royal et entraînent l'application de la loi du 6 mars 1818.

niet wettig werd verdeeld of niet met onderling goedvinden van al de belanghebbenden betaald.

ART. 11.

Elke beslissing waarbij uitspraak wordt gedaan over rechten, die in het register dienen vermeld, moet, volgens haren aard, worden ingeschreven of overgeschreven.

Melding kan worden gevorderd van den eisch op den rand van de betwiste akte. In dit geval, klimmen de gevolgen van de beslissing op tot den datum dezer vermelding.

ART. 12.

Om op de Belgische wateren te mogen varen moet de schipper van een belgisch schip eene nationaliteitsakte aan boord hebben, ondertekend door den bewaarder der hypotheken en vermeldende de teboekstelling van dit schip, benevens al de zakelijke rechten waarmede het bezwaard is.

Zoo, door welke oorzaak ook, het schip wordt vernield, of in den vreemde wordt verkocht, moet de nationaliteitsakte binnen de maand na de vernieling of den verkoop, behandigd worden aan den bewaarder en deze vermeldt hare vernietiging op den rand zoowel van de akte als van de teboekstelling.

Geraakt de akte verloren in de ramp, waarbij het schip werd vernield, dan geeft de eigenaar schriftelijk kennis daarvan aan den bewaarder, die zulks vermeldt op de teboekstelling welke behoort vernietigd, en de verklaring tot staving van zijne geschriften bewaart.

De maatregelen, die tot naleving van deze bepalingen noodig mochten zijn, worden bij koninklijk besluit vastgesteld en brengen de toepassing mede van artikel 6 der wet van 6 Maart 1818.

CHAPITRE II.

**Des privilèges, des hypothèques
et autres droits réels.**

ART. 13.

Les droits de préférence entre les créanciers du bateau résultent soit de privilèges, soit d'hypothèques.

Les privilèges sont attachés à la qualité de la créance et s'exercent dans l'ordre prescrit par la loi ; ils priment toujours les hypothèques.

Celles-ci s'établissent par la convention des parties.

SECTION I.

*Des privilèges et droits dus à la qualité
de la créance.*

ART. 14.

Sont seules privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées, les créances ci-après désignées :

1^o Les états légalement taxés des frais de justice et autres, nécessités par la vente du bateau et par la distribution du prix ;

2^o Les droits et taxes imposés au bateau dans le port où se fait la vente et justifiés par les quittances des receveurs ;

3^o Les gages du gardien et frais de garde et d'entretien du bateau, des agrès et des apparaux, depuis l'entrée dans le port jusqu'à la vente ;

4^o Les frais, indemnités et sacrifices imposés par le sauvetage, l'assistance du bateau. Ces indemnités comprennent la contribution à l'avarie commune

Entre créances de cette catégorie, celles qui résultent d'une cause plus récente priment celles qui sont nées d'une cause antérieure ;

TWEEDE HOOFDSTUK.

**Van voorrechten, hypotheeken en
andere zakelijke rechten.**

ART. 13.

De rechten van voorrang onder de schuldeischers van het schip, vloeien voort hetzij uit voorrechten, hetzij uit hypotheeken.

De voorrechten zijn afhankelijk van de hoedanigheid der schuldvordering en worden uitgeoefend naar de orde door de wet voorgeschreven ; zij hebben altijd den voorrang boven de hypotheeken.

Laatstgenoemde worden gevestigd bij overeenkomst der partijen.

EERSTE AFDEELING.

*Van de voorrechten en rechten, aan de
hoedanigheid der schuldvordering gehecht.*

ART. 14.

Alleen de hierna aangeduide schuldvorderingen zijn bevoorrecht naar de orde waarin ze zijn gerangschikt :

1^o De wettig vastgestelde staten van gerechtskosten en andere kosten veroorzaakt door den verkoop van het schip en de verdeling van den prijs ;

2^o De rechten en belastingen, het schip opgelegd in de haven waar de verkoop geschiedt en gestaafd door de kwijtschriften der ontvangers ;

3^o Het dienstloon van den bewaker en de kosten voor bewaking en onderhoud van het schip, van zeil en treil, sedert het de haven binnenliep tot den verkoop ;

4^o De kosten, vergoedingen en uitgaven opgelegd door het redden en uit den nood helpen van het schip. Deze vergoedingen begripen het aandeel in de gemeene avarij.

Waar het verscheidene schuldvorderingen van dien aard betreft, hebben diegene welke voortvloeien uit eene later ontstane oorzaak, den voorrang boven

5° Les loyers et gages du patron et des gens de l'équipage ne remontant pas à plus de trois mois avant la saisie ou la vente du bateau, les frais de remorquage dans le port, de halage ou de remorquage au cours du dernier voyage.

Les créances sub n° 5 sont aussi et en premier lieu privilégiées sur le fret brut acquis pendant le service. Si le produit de ce fret et du bateau ne suffisent pas, l'équipage conserve une action personnelle contre le propriétaire.

ART. 15.

Indépendamment de toute convention hypothécaire, ont un droit réel avec droit de suite sur le bateau, ceux qui ont souffert des dommages intérêts, soit par suite d'abordage, soit par la faute du patron ou de ceux qui sont au service du bateau, soit par suite de défaut de délivrance ou d'avarie des marchandises transportées par le bateau.

Les droits réels ci-dessus priment l'hypothèque lorsqu'ils sont nés à une date antérieure à l'inscription hypothécaire.

SECTION II. — *De l'hypothèque.*

ART. 16.

Le contrat d'hypothèque fluviale est écrit et peut être fait sous seing privé. Il doit reproduire la description donnée par le registre matricule.

ART. 17.

Cette hypothèque ne peut être con-

diegene voortgesproken uit eene vroegere oorzaak;

5° Het huur- en dienstloon van kapitein en scheepsvolk, doch slechts voor de drie maanden die de inbeslagneming of den verkoop voorafgaan, de kosten voor het sleepen in de haven, het trek- of sleepgeld gedurende de laatste reis.

De schuldvorderingen vermeld onder n° 5 hebben insgelijks en in de eerste plaats den voorrang boven de brutovracht, gedurende den dienst verworven. Is de opbrengst van die vracht en van het schip niet toereikend, zoo behoudt het scheepsvolk eene personeele vordering tegen den eigenaar.

ART. 15.

Buiten alle hypothecaire overeenkomst, hebben zij, die schade en verliezen leden hetzij ten gevolge van aanvaring, hetzij door de schuld van den kapitein of van hen die dienst doen op het schip, hetzij ten gevolge van het niet leveren der koopwaren, door het schip vervoerd, of avarij daaraan, een zakelijk recht op het schip en mogen het volgen in welke handen ook het zich bevindt.

Hoogergemelde zakelijke rechten hebben den voorrang boven hypotheek wanneer ze ontstonden op eenen datum die de hypothecaire inschrijving voorafging.

2^{de} AFDEELING. — *Van hypotheek.*

ART. 16.

De hypotheekovereenkomst voor de binnenscheepvaart moet schriftelijk opgesteld worden en kan bij onderhandsche akte worden aangegaan. Zij moet de beschrijving, bij de teboekstelling opgenomen, weergeven.

ART. 17.

Deze hypotheek kan enkel worden

sentie que par le propriétaire ou par un mandataire justifiant d'un pouvoir spécial donné par écrit.

ART. 18.

A moins de convention contraire, elle s'étend aux agrès, apparaux, machines et autres accessoires.

ART. 19.

Elle peut être constituée sur un bateau en construction immatriculé conformément à l'article 3.

ART. 20.

Entre les créanciers, l'hypothèque ne prend rang que du jour et de l'heure de l'inscription prise sur le registre du conservateur dans la forme et de la manière ci-après déterminées.

SECTION III. — *Dispositions communes aux privilèges et aux hypothèques.*

ART. 21.

Pour opérer l'inscription requise par l'article 5, il est remis au conservateur des hypothèques, contre récépissé sommaire, dispensé de timbre et d'enregistrement, une expédition du titre authentique ou une copie certifiée conforme de l'acte sous seing privé constitutif de l'hypothèque ou une justification du droit astreint à inscription.

Le requérant y joint deux bordereaux signés par lui et relatant :

1° Les noms, prénoms, professions et domiciles du créancier et du débiteur ;

toegestaan door den eigenaar of door den gemachtigde die doet blijken dat hij daartoe bijzondere schriftelijke volmacht heeft.

ART. 18.

Behoudens strijdig beding, strekt zij zich uit tot zeil en treil, de machines en andere toebehooren.

ART. 19.

Zij kan worden gevestigd op een in aanbouw zijnde schip, overeenkomstig artikel 3 te boek gesteld.

ART. 20.

Onder de schuldeischers is de hypotheek slechts batig gerangschikt van af den dag en het uur der inschrijving op het register van den bewaarder, in den vorm en op de wijze zooals hierna is bepaald.

5^{de} AFDEELING. — *Bepalingen die gemeen zijn aan voorrechten en hypotheeken.*

ART. 21.

Tot het doen der inschrijving, bij artikel 5 vereischt, wordt den hypotheekbewaarder, tegen ontvangstbewijs, in het kort samengevat en vrijgesteld van zegel en registratie, een afschrift behandigd van den authentieken titel of eene voorwaar verklaarde kopie van de onderhandsche akte of eene rechtvaardiging van het recht, aan inschrijving onderworpen.

De vorderende partij voegt daarbij twee door haar onderteekende bordereelen, aanduidende :

1° De namen, de voornamen, het beroep en de woonplaats van den schuldeischer en van den schuldenaar ;

2^o La date et la nature du titre ;

3^o Le montant de la créance exprimée dans le titre ;

4^o Les conventions relatives aux intérêts et à l'acquittement du capital et, en général, toute stipulation que les tiers ont intérêt à connaître ;

5^o Le nom, l'espèce et le tonnage du bateau ; le bureau et le numéro d'immatriculation ;

6^o Election de domicile par le créancier dans la commune de la résidence du conservateur des hypothèques.

ART. 22.

A défaut d'élection de domicile, toutes significations et notifications relatives à l'inscription peuvent être faites au procureur du Roi de l'arrondissement.

ART. 23.

L'omission de l'une ou de plusieurs des autres mentions exigées par l'article 21 n'entraîne la nullité de l'inscription qu'au profit de tiers et dans la mesure du préjudice qui leur est causé par cette omission.

ART. 24.

Le conservateur fait mention sur le registre du contenu des bordereaux et restitue au requérant, avec l'expédition du titre dont il existe minute, l'un des bordereaux, au pied duquel il certifie avoir opéré l'inscription dont il indique la date, l'heure, le volume et le numéro d'ordre.

ART. 25.

L'inscription conserve l'hypothèque ou le droit réel pendant cinq ans à compter du jour de sa date exclusivement. Son

2^o De dagteekening en den aard van den titel ;

3^o Het bedrag van de schuldvordering, in den titel opgegeven ;

4^o De overeenkomsten betreffende de interesten en de kwijting van 't kapitaal, en, in 't algemeen, elke bepaling die derde personen belang hebben te kennen ;

5^o Den naam, de soort en de ruimte van het schip ; het kantoor en het nummer der teboekstelling ;

6^o Kiezing van woonplaats, door den schuldeischer, in de gemeente waar de hypotheekbewaarder verblijft.

ART. 22.

Bij gebreke van kiezing van woonplaats, kunnen alle beteekeningen en aanzeggingen, die betrekking hebben op de inschrijving, aan den Procureur des Konings van het arrondissement gedaan worden.

ART. 23.

Verzuim van een of meer van de andere vermeldingen, bij artikel 21 vereischt, brengt de nietigheid van de inschrijving slechts ten voordeele van derden mede en in de mate van het nadeel hun door dat verzuim berokkend.

ART. 24.

De bewaarder vermeldt op het boek den inhoud der bordereelen en stelt aan den verzoeker, met het afschrift van den titel waarvan eene minute bestaat, weder ter hand een der bordereelen, aan welks voet hij bevestigt de inschrijving te hebben gedaan, waarvan hij de dagteekening, het uur, het boekdeel en het volgnummer aanduidt.

ART. 25.

De inschrijving bewaart de hypotheek of het zakelijk recht gedurende vijf jaren, te rekenen van af den dag waarop ze plaats

effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

L'inscription garantit au même rang que le capital trois années d'intérêt, s'il en a été stipulé.

ART. 26.

La cession d'un droit inscrit, de même que la subrogation à un droit semblable, ne peut être opposée aux tiers que du jour où il a été fait, en marge de l'inscription, mention de la date et de la nature du titre du cessionnaire, avec indication des nom, prénoms, profession et domicile de celui-ci.

Si l'acte de cession ou de subrogation est sous seing privé, la mention n'est opérée que sur dépôt d'un double signé des deux parties et sur représentation du bordereau antérieur d'inscription de la créance, lequel est revêtu par le conservateur de son visa dûment daté.

Lorsque le titre constitutif est à l'ordre et que l'inscription le mentionne, sa négociation par voie d'endossement suffit pour emporter translation du droit réel.

ART. 27.

Les inscriptions sont rayées ou réduites, soit en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée, soit du consentement des intéressés constaté par écrit.

Si l'écrit est sous seing privé, il reste déposé au bureau de la conservation des hypothèques, avec le double du bordereau d'inscription qui a été délivré au créancier.

La radiation ou la réduction est requise au moyen d'un bordereau en double. Elle

greep, deze dag niet medegerekend. Zij houdt op van kracht te zijn, indien de inschrijving niet vernieuwd is geworden vóór het einde van dien tijd.

De inschrijving waarborgt, op den zelfden rang als de hoofdsom, drie jaren interest, zoo er interest werd bepaald.

ART. 26.

Afstand van een ingeschreven recht, evenals overdracht van een dergelijk recht, kan aan derden maar worden tegengesteld van den dag af dat, op den rand der inschrijving, melding werd gemaakt van de dagteekening en van den aard van den titel des overnemers, met aanduiding van dezes namen, voornamen, beroep en woonplaats.

Is de akte van afstand of van overdracht eene onderhandsche akte, dan geschiedt de vermelding maar tegen neerlegging van een dubbel, door beide partijen onderteekend en op vertoon van het vorige bordereel van inschrijving der schuldvordering, dat door den bewaarder met zijn behoorlijk gedagteekend visa wordt bekleed.

Is de vestigende titel aan order en wordt dit door de inschrijving vermeld, dan is zijne verhandeling, door middel van endossement, voldoende opdat het zakelijk recht zij overgedragen.

ART. 27.

Inschrijvingen worden doorgehaald of verminderd, hetzij ten gevolge van een vonnis, dat in kracht van gewijsde is gegaan, hetzij met de schriftelijk vastgestelde toestemming der belanghebbers.

Geldt het een onderhandsch geschrift, dan blijft het berusten ten hypotheek-kantore, met het dubbel van het bordereel van inschrijving dat den schuld-eischer werd afgeleverd.

Doorhaling of vermindering wordt aangevraagd door middel van een bordereel

est certifiée par le conservateur au pied de celui des doubles qui est restitué au requérant.

ART. 28.

Le conservateur est tenu de délivrer à tous ceux qui le requièrent copie de la matricule et de toutes les inscriptions subsistantes sur le bateau, ou un certificat qu'il n'en existe aucune.

ART. 29.

En cas de perte ou d'innavigabilité du bateau, les droits du créancier s'exercent sur les choses sauvées ou sur leur produit, alors même que la créance ne serait pas encore exigible.

ART. 30.

Le paiement de l'indemnité fait à l'assuré libère l'assureur, s'il n'a pas été formé opposition entre ses mains.

L'opposition peut se faire par simple lettre.

SECTION IV. — *De la purge.*

ART. 31.

L'acquéreur d'un bateau qui veut se libérer des charges dont question à l'article 8, est tenu de faire transcrire son titre à la conservation des hypothèques du port d'attache et de publier en même temps la mutation dans deux journaux de ce port, et, en outre, si le bateau est en voyage, dans deux journaux du port où il se trouve.

A défaut de journaux publiés dans l'un ou l'autre de ces ports, les publications se font au chef lieu de l'arrondissement.

in dubbel. Zij wordt door den bewaarder bevestigd onderaan het dubbel dat den aanvrager terug wordt gegeven.

ART. 28.

De bewaarder is gehouden aan allen, die het vorderen, eene kopie af te leveren van de teboekstelling en van alle inschrijvingen, die op het schip bestaan, of een getuigschrift dat er geene bestaan.

ART. 29.

Vergaat het schip of is het niet meer tot varen in staat, dan worden de rechten van den schuldeischer uitgeoefend op de geredde voorwerpen of op hunne opbrengst, zelfs indien de schuldvordering nog niet zou vervallen zijn.

ART. 30.

Betaling van de schadeloosstelling aan den verzekerde ontslaat den verzekeraar indien dezen geen verzet werd betee-kend

Verzet kan geschieden bij eenvoudigen brief.

4^e AFDEELING. — *Van zuivering.*

ART. 31.

De kooper van een schip, die het wil ontheffen van de lasten waarvan sprake in artikel 8, is gehouden zijnen titel te doen overschrijven ten hypotheekkantore van de woonhaven en, ter zelfder tijd, den overgang van eigendom bekend te maken in twee nieuwsbladen van deze haven en, bovendien, zoo het schip op reis is, in twee bladen van de haven waar het zich bevindt.

Worden er in de eene of de andere van die twee havens geene bladen uitgegeven, dan geschieden de bekendmakingen ter hoofdplaats van het arrondissement.

ART. 32.

La publication doit porter que le droit de suite et de surenchère ne sera reconnu aux créances non inscrites que si, dans les quinze jours de la publication, elles sont notifiées au conservateur des hypothèques.

ART. 33.

La transcription, comme la publication, doit contenir élection de domicile dans le port où le bateau est immatriculé; à défaut de quoi, toutes significations à faire au nouveau propriétaire peuvent lui être notifiées au bureau du conservateur du registre matricule.

ART. 34.

Vingt jours après la transcription et la publication, le conservateur délivre à l'acquéreur un état des droits inscrits ou réclamés sur le bateau.

Cet état est dressé en forme de tableau sur trois colonnes dont la première renseigne les dates de chaque inscription ou notification; la seconde, la désignation des créanciers; la troisième, la nature et l'évaluation des droits réclamés.

ART. 35.

Dans le mois de la publication de son titre d'acquisition, le nouveau propriétaire fait signifier copie du prédit état aux titulaires des droits inscrits ou réclamés à charge du bateau, avec déclaration qu'il acquittera ceux-ci jusqu'à concurrence du prix ou de la valeur déclarée et sans déduction aucune au profit du vendeur ou de tout autre.

ART. 32.

De bekendmaking moet melden dat het recht om het schip te volgen, in welke handen ook het zich bevindt, evenmin als het recht van hooger bod, zal erkend worden voor de ingeschreven schuldverdringen, indien deze niet, binnen veertien dagen na de bekendmaking, aan den hypotheekbewaarder werden beteckend.

ART. 33.

De overschrijving moet, zooals de bekendmaking, behelzen kiezing van woonplaats in de haven waar het schip is te boek gesteld; geschiedt dat niet, dan kunnen alle beteekeningen, aan den nieuwen eigenaar te doen, hem worden aangezegd ten kantore van den bewaarder van het inschrijvingsboek.

ART. 34.

Twintig dagen na de overschrijving en de bekendmaking, levert de bewaarder aan den kooper eenen staat af van de rechten die op het schip zijn ingeschreven of daarop worden gevorderd.

Deze staat wordt opgemaakt in den vorm eener tabel met drie kolommen, waarvan de eerste de datums van elke inschrijving of beteckening, de tweede, de schuldeischers en de derde, den aard en de berekening van de gevorderde rechten aanduidt.

ART. 35.

Binnen de maand na de bekendmaking van zijnen titel van eigendom, doet de nieuwe eigenaar aan hen, die rechten op het schip bezitten of ze vorderen, een afschrift betekenen van voormelden staat, met verklaring dat hij bedoelde rechten zal kwijten tot het bedrag van den prijs of van de aangegeven waarde en zonder eenige vermindering ten voordeele van den verkooper of van wie ook.

ART. 36.

A moins de dispositions contraires dans les titres constitutifs du droit, toutes les créances non échues sont immédiatement exigibles vis-à-vis du nouveau propriétaire; elles le sont aussi vis-à-vis du débiteur pour le solde non couvert.

ART. 37.

Tout créancier inscrit à l'état délivré par le conservateur peut requérir la mise du bateau aux enchères, en offrant de porter le prix à un vingtième en sus.

Cette réquisition doit être notifiée au nouveau propriétaire dans les quinze jours au plus tard de la signification faite à la requête de ce dernier en exécution de l'article 35.

ART. 38.

La réquisition doit contenir assignation, avec délai de trois jours francs, augmenté, s'il y a lieu, à raison de la distance, pour l'audience de référé du président du tribunal civil du port d'attache.

ART. 39.

Le président, après avoir vérifié que la surenchère doit être admise, ordonne que la revente se fera soit devant lui à l'audience qu'il indique, soit, si l'intérêt des parties le commande, devant le président du lieu où le bateau se trouve ou sera conduit et devra rester amarré jusqu'après la vente, en exécution de son ordonnance.

Celle-ci doit régler les délais à observer, les publications à faire et toutes autres précautions à prendre, pour que

ART. 36.

Behoudens strijdige bepalingen in de rechtgevende titels, zijn alle niet vervallen schuldvorderingen onmiddellijk invorderbaar ten laste van den nieuwen eigenaar; zij zijn het ook ten laste van den schuldenaar voor het niet gedekt saldo.

ART. 37.

Elke schuldeischer, voorkomende op den staat die door den bewaarder wordt afgeleverd, kan vorderen dat het schip worde opgeveild, mits hij aanbiedt den prijs een twintigste hooger te brengen.

Deze vordering moet den nieuwen eigenaar worden betekkend uiterlijk binnen vijftien dagen na de beteckening welke, naar luid van artikel 35, ten verzoeken van laatstgenoemde wordt gedaan.

ART. 38.

De vordering behelst dagvaarding, met tijdsbepaling van drie volle dagen, voor de terechtzitting in kort geding, te houden door den voorzitter der burgerlijke rechtbank van de woonhaven; zoo daartoe redenen zijn, wordt de termijn verlengd naar evenredigheid van den afstand.

ART. 39.

Nadat de voorzitter bevonden heeft dat de verhooging van bod moet worden aangenomen, beveelt hij dat de herveiling zal geschieden, hetzij voor hem, ter terechtzitting welke hij daartoe aanwijst, hetzij, zoo 't belang van partijen het vordert, voor den voorzitter van de plaats waar het schip zich bevindt of zal gebracht worden en zal blijven vastliggen tot na den verkoop, ter uitvoering van zijn bevel.

Door dit bevel worden geregeld de in acht te nemen termijnen, de bekendmakingen die moeten gedaan en alle andere

le prix atteigne la valeur entière du bateau.

ART. 40.

La revente fixe définitivement la valeur du bateau. A défaut de réquisition dans les formes et délais ci-dessus prescrits, cette valeur demeure telle qu'elle a été offerte dans la signification exigée par l'article 55.

ART. 41.

Ni pour la procédure en admission de la surenchère, ni pour la revente, le ministère d'avoués n'est obligatoire.

ART. 42.

Faute par les parties intéressées de se régler entre elles à l'amiable pour la distribution du prix offert par la signification ou produit par la surenchère, il y est procédé dans les formes établies en matière de saisie mobilière.

CHAPITRE III.

Des propriétaires de bateaux et de leur responsabilité.

ART. 43.

Tout propriétaire de bateau est civilement responsable des faits du patron ainsi que du dommage causé dans l'exercice de leurs fonctions, par le patron, par le pilote, par les gens de l'équipage et par tous autres qui sont employés sur le bateau au service de celui-ci.

Il est tenu des engagements que des accidents ont forcé le patron de prendre d'urgence pour le salut du bateau.

voorzorgen die dienen genomen opdat de prijs de volle waarde van het schip bereike.

ART. 40.

De herveiling stelt de waarde van het schip bepaald vast. Bij gebreke van vordering gedaan in de vormen en binnen de termijnen, zooals hierboven bepaald, blijft die waarde zooals zij werd aangeboden in de beteekening door artikel 55 vereischt.

ART. 41.

Noch voor de rechtspleging tot toelating van hooger bod noch voor de herveiling is het optreden van pleitbezorgers verplicht.

ART. 42.

Verstaan belanghebbende partijen zich niet in der minne onder elkander omtrent de verdeeling van den prijs, aangeboden bij de beteekening of opgebracht door hooger bod, dan wordt daartoe overgegaan volgens de vormen die zijn voorgescreven in zake van beslag op roerende goederen.

HOOFDSTUK III.

Van eigenaars van binnenschepen en van hunne verantwoordelijkheid.

ART. 43.

Elke eigenaar van een binnenschip is burgerlijk aansprakelijk voor de daden van den schipper alsook voor de schade in het uitoefenen van hun ambt veroorzaakt door den schipper, den loods, het scheepsvolk en alle andere personen die, ten dienste van het schip zijnde, daarop worden gebezigd.

Hij is gehouden voor de verbintenissen die de schipper gedwongen was in dringende gevallen te nemen tot redding van het schip.

ART. 44.

Le propriétaire peut dans tous les cas, même à l'égard de l'État et des administrations publiques s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon du bateau, du fret et des fruits du voyage au cours duquel le cas de responsabilité s'est produit, ou de leur valeur à la fin du voyage.

Le voyage est réputé fini après déchargement total des marchandises qui se trouvaient à bord du bateau au moment où est née la dernière des obligations en acquit desquelles l'abandon peut se faire.

S'il n'y a pas de marchandises à bord, le voyage est réputé fini au lieu où le bateau se trouve, ou, quand l'obligation est née en cours de route, au premier port où il abordera.

ART. 45.

Pour se réserver la libération par abandon, il incombe au propriétaire de faire fixer la valeur du bateau et celle du fret net, selon l'art. 44. En cas de saisie du bateau, il doit, pour obtenir la mainlevée de la saisie, faire, à défaut d'entente, déterminer par le juge saisi du procès quelles sont les garanties à fournir pour assurer éventuellement le paiement de cette estimation, augmentée des intérêts commerciaux jusqu'au paiement.

A défaut de cette détermination, la présomption est que la valeur du bateau et des accessoires aurait suffi à couvrir la réclamation.

ART. 44.

De eigenaar kan zich in alle gevallen, zelfs tegenover den Staat en de openbare besturen, van die verantwoordelijkheid ontheffen door afstand van het schip, van de vracht en van de opbrengst der reis gedurende welke het geval van verantwoordelijkheid zich voordeed of van hunne waarde bij het einde der reis.

De reis wordt geacht te zijn afgelopen na geheele lossing van de koopwaren, die zich aan boord van het schip bevonden op 't oogenblik dat de laatste der verplichtingen, tot kwijting van welke afstand kan gedaan worden, is ontstaan.

Zijn er geene koopwaren aan boord, dan wordt de reis geacht te zijn afgelopen ter plaatse waar het schip zich bevindt, of, wanneer de verplichting gedurende de reis ontstond, in de eerste haven waar het schip aanlegt.

ART. 45.

Om zich ontheffing, door afstand, voor te behouden, behoort de eigenaar de waarde te doen vaststellen van het schip en die van de zuivere vracht, volgens artikel 44. In geval van inbeslagneming van het schip, moet hij, wil hij de opheffing van het beslag bekomen en wordt er geene minnelijke schikking getroffen, door den rechter, voor wien het geding aanhangig is, doen bepalen welke waarborgen dienen gegeven te worden om, in voorkomend geval, de betaling te verzekeren van die schatting, verhoogd met de commercieele interesten tot den dag der betaling.

Bij gemis van die waardebepaling, bestaat het vermoeden, dat de waarde van het schip en van de toebehooren toereikend zou geweest zijn om de vordering te dekken.

ART. 46.

Le propriétaire, optant pour l'abandon en nature, reste tenu de payer :

1° Une indemnité égale à la dépréciation survenue au bateau depuis l'estimation dont question aux articles 44 et 45 ;

2° Le fret net ;

3° Les intérêts commerciaux sur le montant de l'estimation et du fret depuis la fin du voyage au cours duquel l'obligation est née. Toutefois ces intérêts ne courent pas sur l'une ou l'autre de ces valeurs tout le temps qu'elle est restée saisie à la requête de l'un des créanciers à qui l'abandon est fait.

Le propriétaire qui veut conserver le bateau doit acquitter le montant de l'estimation précitée et du fret, avec les mêmes intérêts.

Dans l'un et l'autre cas, le propriétaire est personnellement tenu de suppléer en espèces les sommes qui, par suite de privilège ou d'hypothèque, seraient prélevées sur la valeur du bateau ou du fret, par des créanciers ayant contre le propriétaire une action personnelle qui n'est pas fondée sur la responsabilité civile prévue aux articles 45 et 49.

ART. 47.

Le fret net s'entend du fret brut, déduction faite des charges qui lui sont propres et que le propriétaire du bateau est tenu d'acquitter de ses deniers personnels.

Sont assimilés au fret le prix du passage et les indemnités auxquelles le bateau a droit, notamment pour abordage, assistance et avaries communes procédant d'un sacrifice matériel.

ART. 46.

De eigenaar, die de voorkeur geeft aan afstand in natuur, blijft gehouden te betalen :

1° Eene vergoeding gelijk aan de waardevermindering welke het schip onderging sedert de schatting, bedoeld in artikelen 44 en 45 ;

2° De zuivere vracht ;

3° De commerciële interesten op het bedrag van de waardebepaling en van de vracht sedert het einde van de reis gedurende welke de verplichting is ontstaan. Echter loopen deze interesten niet voor de eene of andere van die waarden gedurende al den tijd dat er, ten verzoeken van een der schuldeischers wien afstand wordt gedaan, beslag op is.

De eigenaar, die het schip wil houden, moet het bedrag betalen van voorzegde schatting en van de vracht, benevens dezelfde interesten.

In beide gevallen, is de eigenaar persoonlijk gehouden tot het bijpassen, in geld, van de sommen die, tengevolge van voorrecht of hypotheek, zouden afgehouden worden van de waarde van het schip of van de vracht door schuldeischers die tegen den eigenaar eene persoonlijke rechtsvordering hebben welke niet gegrond is op de burgerlijke verantwoordelijkheid, voorzien bij artikelen 45 en 49.

ART. 47.

Door zuivere vracht verstaat men de bruto vracht, verminderd met de daaraan eigen lasten, welke de eigenaar van het schip gehouden is te betalen met zijn eigen penningen.

Worden gelijkgesteld met de vracht : de prijs van den overtocht en de schade-loosstellingen waarop het schip recht heeft, namelijk voor aanvaring, bijstand in nood en gemeene avarijen, die 't gevolg zijn van een stoffelijk offer.

ART. 48.

L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur.

ART. 49.

La faculté d'abandon s'applique aussi au cas où la responsabilité civile du propriétaire du bateau est encourue à raison de l'inexécution totale ou partielle d'un contrat conclu par lui-même, pourvu que cette inexécution soit due à la faute du patron.

ART. 50.

Sauf le cas de dol, la faculté de se libérer par abandon appartient même à celui qui est à la fois propriétaire et patron pour le dommage causé par lui dans l'exercice de ses fonctions de patron et pour les engagements que des accidents l'ont forcé à prendre d'urgence pour le salut du bateau.

ART. 51.

A l'égard des tiers, le locataire d'un bateau et le patron préposé par lui sont assimilés au patron préposé par le propriétaire et engagent dans les mêmes limites la responsabilité civile de ce dernier.

Le locataire, moyennant de payer la valeur du bateau au propriétaire, peut user de la faculté de l'abandon dans les mêmes conditions que celui-ci et le décharger ainsi des responsabilités encourues.

A défaut du locataire, le propriétaire peut user lui-même de la faculté d'abandon et conserve, en ce cas, un recours comme de droit, contre le locataire, à

ART. 48.

Verhaal van den eigenaar op den verzekeraar is in den afstand niet begrepen.

ART. 49.

Het recht tot afstand is ook toepasselijk op 't geval dat de burgerlijke aansprakelijkheid van den eigenaar van het schip bestaat wegens volkomen of gedeeltelijke niet-uitvoering van eene overeenkomst, die door hem zelf werd gesloten, mits deze niet-uitvoering aan de schuld van den schipper te wijten is.

ART. 50.

Behoudens het geval van bedrog, heeft zelfs hij, die terzelfder tijd eigenaar en schipper is, het recht zich door afstand te ontslaan voor de schade, door hem veroorzaakt gedurende het uitoefenen van zijn ambt als schipper evenals voor de verbintenissen die hij, in dringende gevallen, gedwongen is geweest aan te gaan om het schip te redden.

ART. 51.

Tegenover derden, worden de huurder van een schip en de schipper, door hem aangesteld, gelijkgesteld met den schipper, door den eigenaar aangesteld, en brengen zij, binnen dezelfde perken, de burgerlijke verantwoordelijkheid mede van laatstgenoemde.

De huurder kan, mits hij de waarde van het schip aan den eigenaar betaalt, gebruik maken van het recht tot afstand in dezelfde voorwaarden als laatstgenoemde en dezen aldus ontslaan van de verantwoordelijkheid waartoe hij gehouden is.

Bij gebreke van den huurder, kan de eigenaar zelf gebruik maken van het recht tot afstand en behoudt hij, in dit geval, tot het bedrag van de waarde van

concurrence de la valeur du bateau et du fret abandonné.

ART. 52.

La faculté d'abandon ne s'applique pas aux obligations nées d'un vice propre du bateau, à moins qu'il ne soit démontré que le propriétaire n'a pu connaître ce vice ou en prévenir les effets. Le propriétaire ne peut invoquer son ignorance, s'il a négligé de faire visiter son bateau conformément aux réglemens.

ART. 53.

Les copropriétaires d'un bateau sont, chacun en proportion de sa part, tenus de la responsabilité prévue aux articles 43 et 49; mais l'abandon ne peut être fait que pour la propriété entière du bateau.

ART. 54.

Le propriétaire peut, en tout temps, congédier le patron.

Il n'y a pas lieu à indemnité, s'il n'y a pas convention par écrit.

ART. 55.

Le patron congédié, s'il est copropriétaire du bateau, peut, en déclarant sa décision dans le mois, renoncer à la copropriété et exiger le remboursement du capital qu'elle représente.

Le montant de ce capital, en cas de dissentiment, est déterminé par des experts, choisis par les parties ou, à défaut d'entente, nommés par le juge de référé du port d'attache.

't schip en van de overgelaten vracht, een verhaal op den huurder zooals naar recht.

ART. 52.

Het recht tot afstand is niet van toepassing op de verplichtingen die zijn voortgesproten uit een gebrek, aan het schip eigen, tenzij het bewezen wordt dat de eigenaar dit gebrek niet kon kennen of daarvan de gevolgen niet kon vermijden. De eigenaar kan zich niet beroepen op zijne onwetendheid, indien hij verzuimd heeft het schip te doen onderzoeken overeenkomstig de bestaande verordeningen.

ART. 53.

De medeëigenaars van een schip zijn, elk naar evenredigheid van zijn aandeel, aansprakelijk naar luid van artikelen 43 en 49; afstand kan echter slechts voor den geheelen eigendom van het schip geschieden.

ART. 54.

Te allen tijde kan de eigenaar den schipper afdanken.

Er is geen grond tot schadevergoeding, indien er geene schriftelijke overeenkomst bestaat.

ART. 55.

Indien de afgedankte schipper medeëigenaar is van het schip, kan hij, mits hij zijne beslissing binnen de maand doet kennen, van den medeëigendom afzien en de terugbetaling eischen van het kapitaal, daardoor vertegenwoordigd.

Het bedrag van deze hoofdsom wordt, zoo er geschil bestaat, bepaald door deskundigen, die door partijen gekozen of, zoo deze het niet eens zijn, benoemd worden door den rechter, zittende in kort geding, van de woonhaven.

ART. 56.

En tout ce qui concerne l'intérêt commun des propriétaires du bateau, l'avis de la majorité est suivi.

La majorité se détermine par une part d'intérêt excédant la moitié de la valeur du bateau.

S'il n'y a point par écrit convention contraire, la licitation du bateau ne peut être accordée que sur la demande des propriétaires réunissant au moins la moitié de la propriété du bateau.

ART. 57.

En cas de licitation, les charges grévantes chaque part de propriété du bateau passent de plein droit sur la part correspondante du prix.

CHAPITRE IV.

Des assurances et des avaries communes.

SECTION I. — *Du contrat et de son objet.*

ART. 58.

L'assurance peut avoir pour objet : le corps, les agrès et les appareils du bateau ; le frêt ; les marchandises du chargement ; le profit espéré des marchandises chargées ; le bénéfice d'affrètement, et, en général, toutes choses ou valeurs estimables à prix d'argent, sujettes aux risques de la navigation intérieure.

L'assurance faite après la perte ou l'arrivée des choses assurées est nulle, s'il est prouvé qu'avant la conclusion du

ART. 56.

In alles wat het gemeen belang der eigenaars van een schip betreft, wordt het gevoelen der meerderheid gevolgd.

De meerderheid wordt bepaald door een aandeel in het schip dat de helft van zijne waarde te boven gaat.

Is het tegendeel niet bij geschrift bedongen, dan kan de veiling van het schip alleen worden toegestaan op aanvraag van de eigenaars die, te zamen, ten minste voor de helft, de waarde van het schip vertegenwoordigen.

ART. 57.

In geval van veiling, gaan de lasten, die elk deel van den eigendom van het schip bezwaren, van rechtswege over op het deel van den prijs dat de waarde daarvan voorstelt.

VIERDE HOOFDSTUK.

Van de verzekeringen en de gemeene avariën.

EERSTE AFDEELING. — *Van het contract en van dezes voorwerp.*

ART. 58.

De verzekering kan tot voorwerp hebben : de scheepsromp, het zeil en treil van het schip ; de vracht ; de ingeladene goederen ; de verwachte winst van de ingeladene goederen ; de bevrachtingswinst, en, in 't algemeen, alle zaken of waarden waarvan de prijsbetaling in geld kan geschieden, en die aan de risico's van de scheepvaart op de binnenwateren onderworpen zijn.

De verzekering, gedaan na verlies of aankomst van de verzekerde zaken, is nietig, zoo het bewezen is dat, vóór het

contrat l'assuré a dû être informé de la perte ou l'assureur de l'arrivée des choses assurées.

ART. 59.

Le contrat d'assurance est régi par le titre X, livre I, du Code de Commerce (loi du 11 juin 1864), et tant qu'il n'y est point dérogé par la présente loi.

ART. 60.

Sont aux risques des assureurs, toutes pertes et tous dommages occasionnés par tempête, naufrage, échouement, abordage, changements forcés de route, de voyage, par jet, feu, explosion, pillage et généralement toutes fortunes de navigation que le contrat n'a pas exclues.

ART. 61.

Ne sont pas à charge de l'assurance tous changements non justifiés de route, de voyage ou de bateau, et, en général, tout dommage provenant de la faute de l'assuré.

ART. 62.

L'assureur est tenu du dommage causé aux choses assurées par les prévarications et les fautes du patron et de l'équipage.

En cas de faute de l'assuré, la responsabilité cesse dans la mesure où celui-ci est propriétaire de la chose endommagée.

ART. 63.

Lorsque l'assurance a pour objet le

sluiten van de overeenkomst, de verzekerde van het verlies of de verzekeraar van de aankomst der verzekerde zaken onderricht moest zijn.

ART. 59.

Het verzekeringscontract wordt geregeld door titel X, eerste boek, van het Koophandelswetboek (wet van 11 Juni 1864), en voor zooveel daarvan door deze wet niet is afgeweken.

ART. 60.

Voor rekening van de verzekeraars zijn alle verliezen en schaden, die veroorzaakt worden door storm, schipbreuk, strandding, aanvaring, gedwongen verandering van koers, reis of schip, werping, brand, ontploffing, rooverij en, in 't algemeen, alle gevaren van scheepvaart, door de overeenkomst niet uitgesloten.

ART. 61.

Vallen niet ten laste van de verzekering, elke niet gewettigde verandering van koers, reis of schip en, in 't algemeen, elke schade door de schuld van den verzekerde veroorzaakt.

ART. 62.

De verzekeraar is aansprakelijk voor de schade aan de verzekerde zaken veroorzaakt door ontrouw en schuld van schipper en scheepsvolk.

In geval van schuld van den verzekerde, houdt de aansprakelijkheid op naar evenredigheid van het aandeel dat deze heeft in den eigendom van de beschadigde zaak.

ART. 63.

Wanneer de verzekering de scheeps-

corps, les agrès et les apparaux du bateau, la valeur en est estimée au jour où le risque a commencé.

Lorsqu'elle a pour objet des marchandises, l'estimation en est faite sur la valeur qu'elles avaient au temps et au lieu du chargement, augmentée du montant des droits payés, des frais faits jusqu'à bord, de la prime d'assurance et des frais accessoires.

Lorsqu'elle a pour objet le profit espéré, si les parties sont convenues de son évaluation, cette évaluation fera loi sans qu'il soit besoin d'autres justifications.

ART. 64.

Si le temps des risques n'est pas déterminé, il court :

1° Pour le risque sur corps, du moment que le bateau a commencé à embarquer des marchandises, ou, à défaut de chargement, du moment de son départ, jusqu'au complet déchargement ou jusqu'au dixième jour inclus après l'arrivée au lieu de destination à défaut de déchargement dans ce délai ;

2° Pour les risques sur marchandises, du moment de leur remise à bord jusqu'à celui de leur remise à terre au lieu de destination.

ART. 65.

En dehors des cas où la loi permet d'assurer le profit espéré, un contrat d'assurance conclu pour une somme excédant la valeur des choses assurées ne vaut, au profit de l'assuré, que jusqu'à concurrence de cette valeur ; il est entièrement nul, à l'égard de l'assuré seulement, s'il est prouvé qu'il y a dol ou fraude de celui-ci.

romp, het zeil en treil van het schip tot voorwerp heeft, wordt de waarde daarvan begroot den dag waarop het risico een aanvang heeft genomen.

Wanneer de verzekering koopwaren tot voorwerp heeft, wordt de begroting daarvan gedaan volgens de waarde welke zij hadden op den tijd en de plaats der lading, verhoogd met het bedrag van de betaalde rechten, van de kosten gedaan tot aan boord, van de verzekeringspremie en van de bijkomende kosten.

Wanneer zij de verwachte winst tot voorwerp heeft, zoo de partijen omtrent de begroting daarvan zijn overeengekomen, geldt deze begroting als wet, zonder dat eenig verder bewijs noodig zij.

ART. 64.

Indien de tijd der risico's niet bepaald is, loopt hij :

1° Wat aangaat het risico op de scheepsromp, van het oogenblik af dat het schip een begin heeft gemaakt met het laden van waren of, bij gebrek van lading, van het oogenblik af van zijn vertrek, tot de volledige lossing of tot en met den tienden dag na de aankomst ter bestemde plaats, indien de lossing binnen dien tijd niet is geschied ;

2° Wat aangaat de risico's op de waren, van het oogenblik af der lading aan boord totdat zij, ter bestemde plaats, aan wal zijn gezet.

ART. 65.

Buiten de gevallen waar door de wet veroorloofd wordt de verwachte winst te verzekeren, is een verzekeringcontract, aangegaan voor eene som die de waarde van de verzekerde zaken overtreft, ten voordeele van den verzekerde slechts geldig tot bedrag dezer waarde ; alleen tegenover den verzekerde is het volkomen nietig, zoo het bewezen is dat er bedrog of arglist van zijnen kant bestaat.

SECTION II. — *Du délaissement.*

ART. 66.

Sauf conventions contraires, le délaissement des choses assurées ne peut être fait qu'en cas de perte ou de détérioration atteignant au moins les trois quarts de leur valeur.

ART. 67.

Le délaissement ne peut être ni partiel, ni conditionnel.

Il ne s'étend qu'aux choses qui sont l'objet de l'assurance et du risque.

ART. 68.

Dans les quinze jours du sinistre arrivé en Belgique et dans les pays limitrophes de la Belgique, l'assuré doit, par une déclaration expresse, réserver le droit au délaissement.

Dans tous les cas, celui-ci doit être fait dans les six mois du sinistre.

Sans attendre l'expiration de ces délais, l'assureur peut sommer l'assuré de faire le délaissement.

Si l'assuré ne le fait pas dans le délai d'un mois, il n'est plus recevable à le faire.

ART. 69.

L'assuré est tenu, en faisant le délaissement, de déclarer toutes les assurances qu'il a faites ou fait faire sur les choses assurées, même celles qu'il a ordonnées et celles qui, à sa connaissance, auraient été faites par d'autres sur les mêmes choses, faute de quoi le délai du paiement ne commencera à courir que du jour où est notifiée la dite déclaration.

TWEDE AFDEELING. — *Van
abandonnement.*

ART. 66.

Behoudens strijdige bepalingen, kan de overlating van de verzekerde zaken niet gedaan worden dan in geval van vergaan of bederf, ten minste de drie vierden van hare waarde bedragende.

ART. 67.

Overlating kan noch gedeeltelijk, noch voorwaardelijk geschieden.

Zij strekt zich niet verder uit dan tot zaken welke het voorwerp van de verzekering en van het risico uitmaken.

ART. 68.

Binnen veertien dagen na de ramp, in België of in de aan België palende landen overkomen, moet de verzekerde, bij eene uitdrukkelijke verklaring, het recht tot overlating voorbehouden.

In elk geval, moet deze binnen zes maanden na de ramp geschieden.

Zonder het verstrijken van deze tijdsbestekken af te wachten, mag de verzekeraar den verzekerde aanmanen om overlating te doen.

Indien de verzekerde deze niet doet binnen den tijd van eene maand, is hij niet meer gemachtigd ze te doen.

ART. 69.

De verzekerde is, bij de overlating, gehouden al de verzekeringen op te geven die hij heeft gedaan of deed doen op de verzekerde zaken, zelfs die welke hij bevolen heeft en die welke met zijn weten op dezelfde zaken door anderen zouden gedaan zijn; bij gebreke hiervan, begint de tijd van betaling te loopen enkel van den dag af waarop gemelde opgave is beteekend.

ART. 70.

En cas de déclaration frauduleuse, l'assuré est privé des effets de l'assurance.

ART. 71.

Le délaissement significé et accepté ou jugé valable, les choses assurées appartiennent à l'assureur à partir de l'époque du délaissement.

ART. 72.

L'assureur du profit espéré ne peut, en cas de délaissement, rien demander sur le produit de la chose délaissée.

ART. 73.

Lorsque, par suite d'avarie au bateau, celui-ci se trouve dans l'impossibilité d'achever le transport convenu, le propriétaire du bateau, à défaut d'intervention du propriétaire de la cargaison, est tenu de faire toutes les diligences requises pour que celle-ci parvienne à destination.

ART. 74

Quand la marchandise est ainsi transportée à destination par une autre voie, les risques de ce transport sont à la charge de l'assureur.

Ce dernier est tenu des avaries des frais de déchargement, de magasinage et de rechargement de l'excédent du prix de transport et de tous autres frais que l'assuré a été obligé de faire pour sauver la marchandise et la conduire à destination.

ART. 70.

In geval van bedrieglijke opgave, is de verzekerde van de voordeelen der verzekering verstoken.

ART. 71.

Is eenmaal de overlating beteekend en aangenomen of van waarde verklaard, dan behooren de verzekerde zaken aan den verzekeraar te rekenen van het tijdstip der overlating.

ART. 72.

De verzekeraar van de verwachte winst kan, in geval van overlating, niets vorderen op de opbrengst van de overgelaten zaak.

ART. 73.

Wanneer het schip, ten gevolge van avarij, in de onmogelijkheid verkeert het vervoer tot de plaats van zijne bestemming te brengen, zooals overeengekomen was, is de eigenaar van het schip, bij gebrek aan optreden van den eigenaar der lading, verplicht alle vereischte pogingen aan te wenden opdat deze ter bestemde plaats worde overgebracht.

ART. 74.

Wordt aldus het goed, langs een anderen weg, ter bestemde plaats gevoerd, dan zijn de risicos van het vervoer ten laste van den verzekeraar.

Deze laatste is aansprakelijk wegens de avarijen, de kosten van lossing, pakhuishuur en wederinlading, de meerdere vervoerkosten en alle andere kosten die de verzekerde verplicht werd te doen tot het behouden en het vervoeren van het goed ter bestemde plaats.

SECTION III. -- *Des avaries.*

ART. 75.

Sont avaries communes, les dépenses extraordinaires faites et les dommages soufferts volontairement pour le salut commun du bateau et du chargement.

ART. 76.

Toutefois, en cas de faute ou de vice propre, les sacrifices et les dépenses faits par la personne responsable n'entrent pas en avarie commune.

ART. 77.

A défaut de convention spéciale, les avaries communes sont supportées par le bateau, par les marchandises et par la moitié du fret, au marc le franc de la valeur qu'elles ont conservées, le tout à établir conformément aux règles du droit commun.

ART. 78.

Le propriétaire du bateau est privilégié pour le montant de la contribution sur les choses transportées ou sur le prix qui en provient.

Il est tenu de les laisser suivre moyennant caution.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES
PRESCRIPTIONS ET PÉNALITÉS.

ART. 79.

Le chapitre 1^{er} de la loi du 25 août 1891 régissant le contrat de transport, est applicable au transport par navig: : intérieure, en tant qu'il n'y est point dérogé

DERDE AFDEELING. — *Van avarijen.*

ART. 75.

Gemeene avarijen zijn de buitengewone kosten, die werden gemaakt en de schade die vrijwillig werd geleden voor het gemeen behoud van schip en lading.

ART. 76.

De opofferingen en uitgaven, door den verantwoordelijken persoon gedaan, zijn echter, in geval van schuld of van inwendig gebrek, geen gemeene avarijen.

ART. 77.

Bij gebrek aan bijzonder beding, komen de gemeene avarijen ten laste van het schip, van de goederen en van de helft der vracht, naar evenredigheid van de waarde die zij hebben behouden, dit alles te berekenen overeenkomstig de regelen van het gewoon recht.

ART. 78.

De eigenaar van het schip heeft, voor het bedrag van den omslag, een voorrecht op de vervoerde zaken of op den prijs daarvan voortkomende.

Hij is verplicht ze te laten volgen tegen borgstelling.

ALGEMEENE BEPALINGEN
VERJARINGEN EN STRAFFEN.

ART. 79.

Het eerste hoofdstuk der wet van 25 Augustus 1891, waarbij het vervoercontract wordt geregeld, is van toepassing op het vervoer langs de binnenwa-

par les dispositions qui précèdent ou par les conventions des parties.

ART. 80.

Les créances énumérées aux articles 14 et 15 se prescrivent par un an, si elles ne sont pas éteintes par un délai plus court aux termes de l'article 9 de la loi du 25 août 1891.

Cette prescription prend cours à la date de la naissance de la créance.

ART. 81.

Toute infraction à la présente loi et aux arrêtés royaux pris en exécution de la présente loi donnera lieu à une amende de 26 à 200 francs.

DISPOSITIONS TRANSITOIRES.

ARTICLE PREMIER.

Dans les trois mois de la mise en vigueur de la présente loi, tout propriétaire de bateau naviguant sous pavillon belge est tenu de faire au bureau de la conservation des hypothèques du port choisi comme port d'attache, la déclaration nécessaire pour opérer l'immatriculation du bateau avec l'inscription des droits réels qui le grèvent.

Les créanciers intéressés à cette inscription pourront la requérir eux-mêmes et contraindre, s'il en est besoin, le propriétaire à se conformer à la loi.

ART. 2.

En attendant la revision du Code de procédure civile, le titre VIII du cin-

teren, in zooverre er door de vorige wetsbepalingen of door de overeenkomsten tusschen partijen niet is van afge- weken.

ART. 80.

De schuldvorderingen, opgesomd in de artikelen 14 en 15, verjaren door tijds- verloop van één jaar, indien ze niet, over- eenkomstig artikel 9 der wet van 23 Au- gustus 1891, na een korteren termijn te niet zijn gegaan.

Deze verjaring begint te loopen den dag waarop de schuldvordering ontstaat.

ART. 81.

Elke overtreding van deze wet en van de koninklijke besluiten, tot uitvoering dezer wet genomen, wordt gestraft met eene boete van 26 tot 200 frank.

OVERGANGSBEPALINGEN.

EERSTE ARTIKEL.

Binnen drie maanden na het van kracht worden dezer wet, is ieder eigenaar van een schip, varende onder belgische vlag, gehouden, ten kantore vanden bewaarder der hypotheken van de haven, als woon- haven gekozen, de vereischte verklaring te doen tot teboekstelling van het schip, met inschrijving der zakelijke rechten, die het bezwaren.

De schuldeischers, die bij die inschrij- ving belang hebben, kunnen die zelf ver- gen en, zoo het noodig blijkt, den eige- naar dwingen zich naar de wet te ge- dragen.

ART. 2.

In afwachting dat het wetboek van burgerlijke rechtspleging worde herzien,

quième livre de ce code sera appliqué, avec les modifications indiquées au présent article et aux articles suivants.

1^o Le procès-verbal de saisie d'un bateau d'au moins 10 tonneaux de jauge portera la description donnée par le registre matricule ;

2^o Dans les cinq jours, il sera fait mention de la saisie à ce registre, conformément à l'article 14 ;

3^o Dans le même délai, la saisie sera notifiée à tous ceux qui ont des droits réels inscrits sur le bateau saisi ;

4^o Par cette notification, le saisissant indiquera le lieu, le jour et l'heure de la vente, qui ne pourra avoir lieu qu'un mois au moins après la saisie ; il annoncera que l'acte portant les conditions de la vente est déposé à l'inspection des intéressés au greffe du tribunal de première instance dont dépend le port où le bateau est amarré ; tous les intéressés seront en même temps ajournés à comparaître, après un délai d'au moins cinq jours francs, devant le président de ce tribunal siégeant en référé, pour entendre statuer sur la validité de la saisie et approuver les conditions de vente.

ART. 3.

En cas de non-comparution de l'un ou de plusieurs défendeurs, il n'est pas fait d'ordonnance de jonction et les défaillants ne sont pas réassignés.

Le président peut, s'il y a lieu, même d'office, modifier les conditions de vente, ordonner que le bateau soit, sous les liens de la saisie, conduit dans un autre port, nommer en ce cas l'officier ministériel qui y sera chargé de procéder à la

zal titel VIII van het vijfde boek van dat wetboek worden toegepast, behoudens de wijzigingen aangeduid in dit artikel en in de volgende artikelen.

1^o Het proces-verbaal van inbeslagneming van een schip vanten minste 10 ton bevat de beschrijving, door het inschrijvingsboek gegeven ;

2^o Binnen vijf dagen, wordt op dat boek melding gemaakt van de inbeslagneming, overeenkomstig artikel 14 ;

3^o Binnen denzelfden termijn, wordt de inbeslagneming beteekend aan al degenen die ingeschreven zakelijke rechten hebben op het schip, waarop beslag is gelegd ;

4^o Door die beteekening duidt de beslaglegger de plaats, den dag en het uur aan van den verkoop, die niet mag geschieden dan ten minste ééne maand na de inbeslagneming ; hij brengt ter kennis dat de akte, waarin de voorwaarden van den verkoop zijn vermeld, ter inzage van de belanghebbenden is neergelegd ter griffie der rechtbank van eersten aanleg waarvan de havenafhangt, waar het schip gemeerd ligt ; ter zelfder tijd worden al de belanghebbenden gedagvaard om na den termijn van ten minste acht volle dagen te verschijnen voor den voorzitter van die rechtbank, zittende in kort geding, ten einde uitspraak te hooren doen over de geldigheid der inbeslagneming en de voorwaarden van den verkoop te hooren goedkeuren.

ART. 3.

Ingeval één of meer verweerders niet verschijnen, wordt er geen bevel tot samenvoeging uitgesproken en worden de niet-verschijnenden niet opnieuw gedaagd.

Bij voorkomend geval, mag de voorzitter, zelfs ambtshalve, de voorwaarden van den verkoop wijzigen, bevelen dat het schip, nog blijvende onder de inbeslagneming, in eene andere haven worde gevoerd, in dit geval den ministerieelen

vente, et déterminer les mesures de publicité à prendre.

Si l'ordonnance du président apporte une modification au lieu, au jour, à l'heure ou aux conditions de la vente, cette ordonnance doit être signifiée aux intéressés et au conservateur du registre matricule.

Dans ce cas, ceux-ci doivent sous la responsabilité de l'officier ministériel chargé de la vente, être informés dix jours d'avance du lieu de la vente, comme du greffe où ils peuvent prendre connaissance des conditions définitivement arrêtées.

ART. 4.

S'il n'y est autrement statué par le président, la vente doit être annoncée au moins dix jours d'avance par affiches aux lieux habituels et insertions à répéter deux fois, dans deux journaux de la localité. S'il ne s'y publie point de journaux, il suffit que les avis soient insérés dans deux journaux du chef-lieu de canton et, subsidiairement, du chef-lieu d'arrondissement.

ART. 5.

Lorsque déjà une saisie a été transcrite ou présentée, si, avant le jour indiqué pour la vente, une nouvelle saisie est présentée, le conservateur constate en marge de cette dernière son refus de la transcrire et énonce la date de la précédente, les nom, demeure et profession du saisissant, le lieu, le jour et l'heure auxquels la vente est annoncée.

beambte benoemen die er zal gelast worden tot den verkoop over te gaan en de wijze bepalen waarop de verkoop zal worden bekend gemaakt.

Bepaalt het bevel van den voorzitter eene andere plaats, een anderen dag, een ander uur of andere voorwaarden voor den verkoop, dan moet dit bevel aan de belanghebbenden en aan den bewaarder van het inschrijvingsboek worden beteekend.

In dit geval, moet aan dezen, onder de verantwoordelijkheid van den ministerieelen ambtenaar, met den verkoop belast, tien dagen te voren de plaats worden bekend gemaakt, waar de verkoop zal geschieden, evenals de griffie waar zij kennis kunnen nemen van de voorgoed bepaalde voorwaarden.

ART. 4.

Zoo door den voorzitter niet anders wordt beslist, moet de verkoop ten minste tien dagen op voorhand worden aangekondigd door middel van plakbrieven op de gewone plaatsen en van tweemaal te herhalen inlasschingen in twee bladen der plaats. Worden daar geen nieuwsbladen uitgegeven, dan volstaat het dat de berichten in twee bladen van de kantonschoufplaats en, zoo er aldaar geen zijn, van de arrondissementschoufplaats opgenomen worden.

ART. 5.

Wordt vóór den dag tot den verkoop aangewezen, wanneer eene inbeslagneming reeds overgeschreven of aangeboden is, eene nieuwe inbeslagneming aangeboden, dan betuigt de bewaarder, op den rand dezer laatste, zijne weigering die over te schrijven, en vermeldt hij de dagteekening der vorige, de namen, de woonplaats en 't bedrijf van den beslaglegger de plaats, den dag en het uur waarop de verkoop is aangekondigd.

En ce cas, le nouveau saisissant peut intervenir par notification signifiée à l'huissier poursuivant et exiger que la procédure continue et s'achève à sa requête si le premier saisissant n'y donne pas suite.

Au jour indiqué pour la vente, il y est procédé à la requête de celui des créanciers inscrits ou saisissants qui exigerait que la poursuite s'achève.

ART. 6.

Le vendeur d'un bateau saisi n'est pas recevable à exercer l'action en résiliation de la vente de ce bateau.

In dit geval, kan de nieuwe beslaglegger, bij aanzegging, aan den vervolgenden deurwaarder beteekend, optreden en eischen dat de rechtspleging op zijn verzoek worde voortgezet en voleindigd, zoo de eerste beslaglegger er geen gevolg aan geeft.

Op den dag, voor den verkoop gesteld, wordt daartoe overgegaan op verzoek van dengene der ingeschreven of belanghebbende schuldeischers die zou eischen dat de vervolging voleindigd worde.

ART. 6.

De verkooper van een aangeslagen schip kan geen eisch instellen tot vernietiging van den verkoop van dit schip.

A. BEERNAERT.

AUG. DELBEKE.

L. VAN DEN BROECK.

