

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 14 JULI 1927.

Ontwerp van wet tot goedkeuring van het internationaal verdrag
tot vaststelling van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MIJNE HEEREN,

De « Regelen van Den Haag » betreffende de aansprakelijkheid van den vervoerder ter zee zijn de bekrachtiging van eene handelsovereenkomst; als dusdanig werden zij door de belanghebbenden zelf opgesteld met het inzicht de toepassing er van door vrijwillige aanvaarding te verspreiden, in navolging van hetgeen in zake avarië-grosse voor de Regelen van York en Antwerpen is geschied.

Wijl echter snel is gebleken, dat vrijwillige aanvaarding niet algemeen kon zijn, lag het voor de hand, dat eenvormigheid slechts zou kunnen voortvloeien uit een internationale overeenkomst en werd het oorspronkelijk te 's Gravenhage opgemaakt ontwerp ter bespreking gebracht op de Diplomatieke Conferentie van Brussel in 1922.

Bedoelde teksten, door zakenmensen opgesteld in de bijzondere taal van de scheepscognossementen, werden bijna letterlijk overgenomen. Al is de vorm er van niet altijd even sierlijk, toch was het gevaarlijk dien te wijzigen, omdat hij de uitdrukking is van een minnelijke overeenkomst, waarbij elke belanghebbende de beteekenis heeft gewogen van de termen, wier zin in de practijk der zaken duidelijk is bepaald.

Sinds eene wet die regelen in 1924 voor den Britschen zeehandel verplichtend maakte, werden zij in duizenden cognossementen opgenomen, zonder dat tot nog toe in Groot-Brittannië een enkel geval van uitlegging bij de rechtbanken werd aanhangig gemaakt. Wel blijkt het dus, dat die overeenkomst in haar huidige vorm algeheele voldoening geeft in de practijk.

Dit vraagpunt van het opmaken van den tekst, dat voor het internationaal verdrag was gesteld geworden, rees eveneens op wanneer het betrof de Belgische Wetgeving met de nieuwe regelen overeen te brengen.

Na een grondig onderzoek is het verkieslijk gebleken niet te raken aan de bewoordingen van de overeenkomst, omdat het te vreezen was dat, onder voorwendsel van het gebruik van een meer geschikten vorm, die wellicht beter aan onze rechtskundige begrippen zou beantwoorden, de theorie geen voldoening aan de practijk zou geven, van de beteekenis zelf van de overeenkomst zou afwijken en aldus een nieuwe bron van wetsconflicten zou doen ontstaan.

De « Regelen van Den Haag » vormen een samenhangend geheel en zijn opgesteld in bewoordingen, welke aan de handelsbehoeften zijn aangepast; het hierbijgaand ontwerp van wet heeft ten doel ze als dusdanig in de Belgische Wetgeving over te nemen.

Voorzeker is het vraagstuk van de cognossementen reeds bij het Wetboek van Koophandel geregeld. Doch de huidige bepalingen van het Wetboek zullen blijven bestaan ten opzichte van de overeenkomsten van vervoer, welke niet onder de overeenkomst vallen; sommige van die bepalingen zullen overigens ook voor de contracten gelden, waarop de « Regelen van Den Haag » van toepassing zijn en deze in zekere opzichten aanvullen.

In afwachting dat het huidig Wetboek van Koophandel, in voorkomend geval, wordt omgewerkt, is het ons, ter vermindering van een nieuwe nummering van de artikelen, het doelmatigst gebleken den ganschen inhoud van het verdrag in te voegen in een enkel artikel van het Wetboek: het artikel 91 van de samengeordende wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en 12 Augustus 1911, welke boek II van het Wetboek van Koophandel uitmaken. De huidige bepalingen van dit artikel kunnen ingetrokken worden; zij zijn overbodig, daar zij slechts de bekrachtiging zijn van het gemeen recht in zake het inontvangstnemen van de goederen.

Artikel 10 van het verdrag geeft aan hoever de toepassing van de « Regelen van Den Haag » reikt: de bepalingen er van worden toegepast op elk cognossement, dat in een der contracteerende Staten wordt opgemaakt. Daar het algemeen belang van den handel vergt dat de nieuwe regeling zich meer en meer zou verbreiden en ter bescherming zou dienen zoo van den invoer als van den uitvoer, voorziet het eerste deel van artikel één van het wetsontwerp dat die regelen gelden voor het cognossement, welk de goederen dekt, geladen in om het even welk schip — zelfs van vreemde nationaliteit — en niet enkel wanneer zij vertrekken uit, doch ook wanneer zij bestemd zijn voor een Belgische haven. Om de beteekenis en den waren aard van de nieuwe regeling te doen uitkomen, bepaalt de tekst dat het gaat over een verhandelbaar cognossement.

Het tweede deel van dit artikel bevat eene bepaling omtrent het verplicht vermelden op het document, dat dit onder de Regelen van het nieuw artikel 91 van het Wetboek van Koophandel valt.

Bij artikel 2 van het ontwerp van wet wordt artikel 87 van boek II van het Wetboek van Koophandel gewijzigd en aangevuld; het spreekt inderdaad vanzelf dat, in het geval van een cognossement, vallende onder de Regelen van Den Haag, de bepaling betreffende de bewijskracht van den titel van vervoer slechts toepassing zal vinden met inachtneming van de bij die Regelen vastgestelde beginselen.

Artikel 3 brengt artikel 256 van boek II van het Wetboek van Koophandel over de gronden tot niet ontvankelijkheid en de verjaring in overeenstemming met de nieuwe bepalingen van artikel 3, nummer 6, van de Overeenkomst. Dit doet ook artikel 4, waarbij artikel 267 van het Wetboek wordt gewijzigd, alsmede artikel 5 tot wijziging van artikel 269, waarin een voorbehoud diende gemaakt ten opzichte van de toepassing van vorengenoemde bepalingen met betrekking tot de verjaring, na een tijdsverloop van drie jaar, van de rechtsvorderingen voortvloeiende uit een cognossement.

Artikel 6 van het wetsontwerp heeft ten doel uit artikel 274 van boek II van het Wetboek van Koophandel de verwijzing naar artikel 91 te doen verdwijnen;

de bepalingen van de nieuwe Regelen zijn inderdaad niet van toepassing op het vervoer over de binnenwateren.

Wat de hoofdbepalingen van de nieuwe regeling betreft, wordt het werk van eenmaking, dat daarbij wordt verwezenlijkt voldoende belicht door de studiën en de besprekingen van conferentiën van de « International Law Association », van het Internationaal Scheepvaartcomiteit en van de Diplomatieke Conferentiën van Brussel.

Een kort overzicht daarvan in deze Memorie van Toelichting zou er de volle draagkracht of de volle beteekenis niet beter van kunnen doen vatten.

Wij achten het evenwel geoorloofd nadruk te leggen op de noodzakelijkheid de beginselen er van te bekrachtigen, ten einde de zeehandel op afdoende wijze tegen al de gevaren van het bedrijf te beschermen.

Met betrekking tot den aard van de wettelijke bescherming waarvan vooral de inladers, de verzenders van goederen het voordeel zullen genieten, zou men zich in dit opzicht wellicht kunnen afvragen of deze of gene bepaling van de Regelen niet van aard is om de toepassing van die reglementeering te ontzenuwen; laat aldus § 6 van de in het nieuw artikel 91 van het Wetboek overgenomen Regelen niet toe de toepassing van de vroegere bepalingen te vermijden wegens de ruimheid van de bewoordingen, waarin die regel is vervat? Niets is echter minder waar. Door deze bepaling kan de wet niet worden ontdoken; zij heeft enkel ten doel sommige gevallen van gansch bijzonder en buitengewoon vervoer aan de toepassing van de Regelen te onttrekken: zoo bijvoorbeeld, het geval van een beschadigde lading, welke door een nieuwen vervoerder zonder eigen risico kan ingeladen worden. Bovendien moet hij, die zich op de uitzondering op den regel beroept, bewijzen, dat hij zich in het voorziene geval bevindt van eene bepaalde koopwaar, welke is vrijgesteld van de bij de overeenkomst gestelde verplichtingen.

De « Regelen van Den Haag » zouden in een naaste toekomst moeten kunnen van kracht zijn ten aanzien van de over gansch de wereld opgemaakte cognossementen, ten einde de gevaren van het goederenvervoer te verminderen en aldus de belangen te vrijwaren van de voortbrengende landen, die, zooals het onze, van den uitvoer hunner nijverheidsproducten leven.

Met dit doel wordt U, Mijne Heeren, dit ontwerp van wet ter goedkeuring voorgelegd.

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

E. VANDERVELDE.

De Minister van Justitie,

P. HYMANS.

*De Minister van Spoorwegen,
Zeewezen, Posterijen, Telegrafen,
Telefonen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 14 JUILLET 1927.

Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention internationale relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

EXPOSÉ DES MOTIFS.

MESSIEURS,

Les « Règles de La Haye » concernant la responsabilité du transporteur maritime consacrent une transaction commerciale; comme telles, elles furent rédigées par les intéressés eux-mêmes avec l'intention d'en répandre l'usage par une adoption volontaire, à l'instar de la pratique suivie pour les « Règles d'York et d'Anvers » en matière d'avarie commune.

Comme il apparut rapidement que pour cette question l'adoption volontaire ne pouvait être générale, il s'indiquait que l'uniformité ne pourrait résulter que d'une convention internationale et la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1922 fut saisie du projet primitif élaboré à La Haye.

Ces textes conçus par des hommes d'affaires en une phraséologie propre aux connaissances maritimes furent repris presque littéralement. Si l'expression n'en est pas toujours élégante, il était dangereux de la modifier, car elle représente une transaction où chaque intéressé a pesé la portée des termes dont le sens est précis dans la réalité des affaires.

Depuis qu'une loi les imposa, en 1924, au commerce maritime britannique, ces règles ont été incorporées dans des milliers de connaissances, sans que, jusqu'ici, les tribunaux aient eu à connaître en Grande-Bretagne d'un seul cas d'interprétation à leur sujet. Il semble donc bien que telle qu'elle est rédigée, cette convention donne entièrement satisfaction dans la pratique.

Cette question de rédaction qui se posait pour la convention internationale s'est posée également pour la mise en concordance de la législation belge avec les règles nouvelles.

Après un examen approfondi, il a paru opportun de respecter la phraséologie même de la convention, car il était à craindre que sous prétexte d'employer une forme plus appropriée et répondant peut-être mieux à nos conceptions juridiques, la théorie ne donnât pas satisfaction à la pratique et qu'elle ne s'écarte de la portée même de la convention, faisant naître ainsi une source nouvelle de conflits de loi.

Les « Règles de La Haye » forment un tout homogène conçu dans les termes appropriés aux besoins commerciaux; le projet de loi ci-joint a pour but de les reprendre comme telles dans la législation belge.

Certes, la matière des connaissements est déjà réglementée par le Code de Commerce. Mais les dispositions actuelles du Code subsisteront en ce qui concerne tous les contrats de transport qui ne tombent pas sous l'application de la convention; certaines d'entre elles régiront du reste même les contrats auxquels s'appliquent les « Règles de La Haye » qu'elles compléteront à certains égards.

En attendant une refonte éventuelle du Code de commerce actuel, et pour éviter un numérotage nouveau des articles, il nous a semblé qu'il était le plus pratique d'insérer toute la matière de la Convention dans un seul article du Code, — l'article 91 des lois du 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911 coordonnées, formant le livre II du Code de commerce.

Les dispositions actuelles de cet article peuvent être supprimées : elles sont inutiles, n'étant que la consécration du droit commun en ce qui concerne la réception de la marchandise.

L'article 10 de la convention indique la sphère d'application des « Règles de La Haye » : leurs dispositions s'appliquent à tout connaissement créé dans un des États contractants. Comme l'intérêt général du commerce exige que la réglementation nouvelle se répande de plus en plus et protège aussi bien l'importation que l'exportation, la première partie de l'article premier du projet de loi prévoit que ces règles régissent le connaissement couvrant la marchandise à bord de tout navire, même étranger, et non seulement au départ, mais aussi en destination d'un port belge.

Le texte porte qu'il s'agit d'un connaissement négociable pour faire ressortir la portée et le caractère réel de la nouvelle réglementation.

La seconde partie de cet article contient une disposition concernant l'obligation d'indiquer sur le document qu'il tombe sous l'application des règles de l'article 91 nouveau du Code de commerce.

Le projet de loi, dans son article 2, modifie et complète l'article 87 du livre II du Code de commerce; il va de soi, en effet, que dans le cas d'un connaissement régi par les « Règles de La Haye », la disposition relative à la force probante du titre de transport ne sera d'application qu'en tenant compte des principes fixés par ces règles.

Un article 3 met l'article 266 du livre II du Code de commerce, concernant les fins de non-recevoir et prescriptions, en concordance avec les dispositions nouvelles de l'article 3, n° 6, de la convention. Il en est de même de l'article 4 modifiant l'article 267 du Code, ainsi que de l'article 5 amendant l'article 269 où il y avait lieu de faire une réserve pour l'application des dispositions ci-dessus en ce qui concerne la prescription de trois ans pour les actions dérivant d'un connaissement.

L'article 6 du projet de loi a pour but de supprimer à l'article 274 du livre II du Code de commerce, la référence à l'article 91; en effet, les dispositions des règles nouvelles ne s'appliquent pas aux transports de la navigation par eaux intérieures.

Quand aux dispositions fondamentales de la nouvelle réglementation, les études et les discussions qui ont eu lieu au cours des conférences de l'*International Law Association*, du Comité Maritime International et des Conférences diplomatiques de Bruxelles, éclairent à suffisance le travail d'unification qu'elles ont réalisé. Un bref aperçu dans cet Exposé des motifs n'en pourrait faire saisir davantage toute la portée ni toute la signification.

Mais nous nous permettrons d'insister sur la nécessité d'en consacrer les

principes, afin de protéger d'une façon plus efficace le commerce maritime contre tous les risques inhérents à son exploitation.

A cet égard, en ce qui concerne la nature de la protection légale dont bénéficieront surtout les chargeurs, les expéditeurs de marchandises, on pourrait se demander peut-être si telle dispositions des Règles n'est pas de nature à énerver l'application de cette réglementation; ainsi le § 6 des Règles reprises dans l'article 94 du nouveau Code ne permet-il pas d'éviter l'application des dispositions antérieures à cause des termes larges dans lesquels cette règle est rédigée? Il n'en est rien cependant. Cette disposition ne peut faire éluder la loi; elle a uniquement pour but de soustraire à l'application des Règles certains cas de transports tout à fait spéciaux et exceptionnels : une cargaison avariée, par exemple, qui peut être chargée par un nouveau transporteur sans risque propre. Encore faut-il que celui qui invoque l'exception à la règle prouve qu'il se trouve dans le cas visé d'une marchandise déterminée, exonérée des obligations édictées par la convention.

Les « Règles de La Haye » devraient pouvoir, dans un avenir prochain, régir les connaissements émis dans le monde entier, en vue de diminuer les risques du transport de la marchandise et sauvegarder ainsi les intérêts des pays producteurs qui, comme le nôtre, vivent de leurs exportations industrielles.

C'est dans ce but, Messieurs, que nous soumettons le présent projet de loi à votre approbation.

Le Ministre des Affaires Étrangères,

E. VANDERVELDE.

Le Ministre de la Justice,

P. HYMANS.

*Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,*

E. ANSEELE.

CHAMBRE
des Représentants.

KAMER
der Volksvertegenwoordigers.

Projet de loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention internationale relative à l'unification de certaines règles en matière de connaissance.

Ontwerp van wet tot goedkeuring van het internationaal verdrag tot vaststelling van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen.

ALBERT,

ROI DES BELGES,

A tous, présents et à venir, Salut.

ALBERT,

KONING DER BELGEN,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden. Heil.

Vu les dispositions de la convention internationale tendant à l'unification de certaines règles en matière de connaissance, signée à Bruxelles, le 25 août 1924;

Vu les articles 87, 91, 266, 267, 269 et 274 des lois des 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911 coordonnées, formant le livre II, du Code de commerce;

Considérant qu'il y a lieu de mettre les dispositions de ces lois en concordance avec celles de la susdite convention;

Sur la proposition de Notre Ministre des Affaires Étrangères, de Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Étrangères, Notre Ministre de la Justice et de Notre Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes, Télégraphes, Téléphones et Aéronautique sont chargés de

Gezien de schikkingen van het international verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen in zake cognossementen, onderteekeend, te Brussel, den 25 Augustus 1924;

Gezien de artikel en 87, 91, 266, 267, 269 en 274 der samengeordende wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en 12 Augustus 1911, welke boek II van het Wetboek van Koophandel uitmaken;

Overwegende dat het noodig is de schikkingen van die wetten in overeenstemming te brengen met dit van voornoemd verdrag;

Op voorstel van Onzen Minister van Buitenlandsche Zaken, van Onzen Minister van Justitie en van Onzen Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart.

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Onze Minister van Buitenlandsche Zaken, Onze Minister van Justitie en Onze Minister van Spoorwegen, Zee-wezen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen en Luchtvaart zijn er mede belast,

H,

présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

L'article 91 des lois des 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911 coordonnées, formant le livre II du Code de commerce, est supprimé et remplacé par les dispositions ci-après :

A. — Le connaissement négociable émis pour le transport des marchandises effectué par tout navire, de quelque nationalité qu'il soit, au départ ou en destination d'un port du Royaume ou de la Colonie, est régi par les règles suivantes :

§ 1. Dans le présent article, les mots suivants sont employés dans le sens précis indiqué ci-dessous :

a) « Transporteur » comprend le propriétaire du navire ou l'affrèteur partie à un contrat de transport avec un chargeur;

b) « Contrat de transport » s'applique uniquement au contrat de transport constaté par un connaissement ou par tout document similaire formant titre pour le transport des marchandises par mer; il s'applique également au connaissement ou document similaire émis en vertu d'une charte-partie à partir du moment où ce titre régit les rapports du transporteur et du porteur du connaissement;

c) « Marchandises » comprend biens, objets, marchandises et articles de nature quelconque, à l'exception des animaux vivants et de la cargaison qui, par le contrat de transport, est déclarée

in Onzen naam aan de Wetgevende Kamers, voor te leggen het wetsontwerp waarvan de inhoud volgt :

EERSTE ARTIKEL.

Artikel 91 van de samengeordende wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en 12 Augustus 1911, welke boek II van het Wetboek van Koophandel uitmaken, wordt ingetrokken en vervangen door onderstaande bepalingen :

A. — Op het verhandelbaar cognossement, opgemaakt voor het vervoer van goederen in om het even welk schip, van gelijk welke nationaliteit, uit eene haven of naar eene haven van het Koninkrijk of van de Kolonie, zijn de volgende regelen van toepassing :

§ 1. In dit artikel wordt aan de navolgende woorden uitsluitend die beteekenis gehecht, welke telkens hieronder daarbij is aangegeven :

a) « Vervoerder » omvat den eigenaar van het schip of den bevrachter, die een vervoerovereenkomst aangaat met een inlader;

b) « Vervoerovereenkomst » geldt alleen voor het vervoercontract, zooals dit blijkt uit een cognossement of eenig dergelijk document rechtgevende op de daarin vermelde goederen voor zoover zulk document betrekking heeft op vervoer van goederen over zee; het geldt insgelijks voor het cognossement of dergelijk document, krachtens een charterpartij opgemaakt, van het oogenblik dat zulk een cognossement of dergelijk document, rechtgevende op de daarin vermelde goederen, de betrekkingen tusschen den vervoerder en den houder van het cognossement regelt;

c) Onder « goederen » worden verstaan goederen, waren, koopmanschappen en voorwerpen van welken aard ook, met uitzondering van levende dieren en van de lading, die bij de

comme mise sur le pont et, en fait, est ainsi transportée;

d) « Navire » signifie tout bâtiment employé pour le transport des marchandises par mer;

e) « Transport de marchandises » couvre le temps écoulé depuis le chargement des marchandises à bord du navire jusqu'à leur déchargement du navire.

§ II. Sous réserve des dispositions du paragraphe 6, le transporteur dans tous les contrats de transport des marchandises par mer, sera, quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des dites marchandises, soumis aux responsabilités et obligations, comme il bénéficiera des droits et exonérations ci-dessous énoncés.

§ III. 1^o Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour :

a) mettre le navire en état de navigabilité;

b) convenablement armer, équiper et approvisionner le navire;

c) approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées pour leur réception, transport et conservation.

2^o Le transporteur sous réserve des dispositions du paragraphe 4, procédera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées.

3^o Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur, ou le capitaine ou agent du transporteur, devra, sur demande du chargeur, déli-

vervoervereenkomst is opgegeven als deklading en feitelijk op het dek wordt vervoerd;

d) « Schip » beteekent elk vaartuig gebezigd tot het vervoer van goederen over zee;

e) « Vervoer van goederen » dekt het tijdsverloop tusschen het laden van de goederen in het schip en het lossen van die goederen uit het schip.

§ II. Onverminderd de bepalingen van § 6, zullen, bij iedere vervoervereenkomst van goederen over zee, ten opzichte van de lading, behandeling, stuwage, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van zulke goederen, op den vervoerder rusten de verplichtingen en aansprakelijkheden, en de vervoerder voor zich mogen inroepen de bevoegdheden en ontheffingen van aansprakelijkheid zooals een en ander hieronder is vermeld.

§ III. 1^o De vervoerder is gehouden voor en bij den aanvang van de reis behoorlijk zorg te dragen voor :

a) het zeewaardig maken van het schip;

b) het voldoende bemannen, uitrusten en victualieeren van het schip;

c) het geschikt en veilig maken van de laadruimen, vries- en koelkamers en alle andere deelen van het schip, waar in goederen worden vervoerd, om die goederen daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden.

2^o Onder voorbehoud van het bepaalde bij § 4, is de vervoerder verplicht zorg te dragen voor de behoorlijke en zorgvuldige lading, behandeling, stuwage, vervoer, bewaking, verzorging en lossing van de door hem vervoerde goederen.

3^o Na de goederen ontvangen en aangenomen te hebben, moet de vervoerder, of de kapitein, of de agent van den vervoerder, op verlangen van den inlader,

vrer au chargeur un connaissement portant entre autres choses :

a) les marques principales nécessaires à l'identification des marchandises telles qu'elles sont fournies par écrit par le chargeur avant que le chargement de ces marchandises ne commence, pourvu que ces marques soient imprimées ou apposées clairement de toute autre façon sur les marchandises non emballées ou sur les caisses ou emballages dans lesquelles les marchandises sont contenues, de telle sorte qu'elles devraient normalement rester lisibles jusqu'à la fin du voyage;

b) ou le nombre de colis, ou de pièces, ou la quantité ou le poids, suivant le cas, tels qu'ils sont fournis par écrit par le chargeur;

c) l'état et le conditionnement apparent des marchandises.

Cependant, aucun transporteur, capitaine ou agent du transporteur ne sera tenu de déclarer ou de mentionner, dans le connaissement des marques, un nombre, une quantité ou un poids, dont il a une raison sérieuse de soupçonner qu'ils ne représentent pas exactement les marchandises actuellement reçues par lui, ou qu'il n'a pas eu des moyens raisonnables de vérifier.

4° Un tel connaissement vaudra présomption, sauf preuve contraire, de la réception par le transporteur des marchandises telles qu'elles y sont décrites conformément au n° 3 a, b, et c;

5° Le chargeur sera considéré avoir garanti au transporteur, au moment du chargement, l'exactitude des marques, du nombre, de la quantité et du poids tels qu'ils sont fournis par lui, et le chargeur indemniserà le transporteur de toutes pertes, dommages et dépenses provenant ou résultant d'inexactitudes sur ces points. Le droit du transporteur à pareille indemnité ne limitera

aan dezen een cognossement afleveren, dat onder meer vermeldt :

a) de voornaamste, voor het onderkennen van de goederen noodige merken, zooals deze, vóór het begin der inlading door den inlader schriftelijk zijn opgegeven, mits deze merken zoodanig op de niet verpakte goederen of op de kisten of verpakkingen die de goederen inhouden, door stempeling of op eenig andere wijze duidelijk aangebracht zijn, en op zoodanige wijze, dat zij in normale omstandigheden tot het einde van de reis leesbaar zullen blijven;

b) het aantal der colli of het stukstal der goederen of de hoeveelheid of het gewicht, al naar gelang de omstandigheden, zooals zulks door den inlader schriftelijk is opgegeven;

c) den uiterlijken staat en de uiterlijke gesteldheid van de goederen.

Met dien verstande dat geen vervoerder, kapitein of agent van den vervoerder verplicht zal zijn een cognossement af te leveren inhoudende merken, getal, hoeveelheid of gewicht, wanneer hij redelijke gronden heeft te vermoeden dat zij niet nauwkenrig de in werkelijkheid door hem ontvangen goederen weergeven of tot het nazien waarvan hij geen redelijke gelegenheid heeft gehad.

4° Een zoodanig cognossement geldt als vermoeden, behoudens tegenbewijs, dat de vervoerder de goederen ontvangen heeft, zooals zij, overeenkomstig n° 3 a, b, en c, in dat stuk beschreven zijn.

5° De inlader wordt geacht op het oogenblik van de inlading ten behoeve van den vervoerder intestaan voor de juistheid van door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de inlader zal den vervoerder schadeloosstellen voor alle verliezen, schaden en kosten welke mochten voortvloeien uit of het gevolg zijn van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden.

d'aucune façon sa responsabilité et ses engagements sous l'empire du contrat de transport vis-à-vis de toute personne autre que le chargeur;

6° A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera jusqu'à preuve contraire une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

Les réserves écrites sont inutiles si l'état de la marchandise a été contradictoirement constaté au moment de la réception.

En tout cas le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages à moins qu'une action ne soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées.

En cas de perte ou dommage certains ou présumés, le transporteur et le réceptionnaire se donneront réciproquement toutes les facilités raisonnables pour l'inspection de la marchandise et la vérification du nombre de colis.

7° Lorsque les marchandises auront été chargées, le connaissement que délivrera le transporteur, capitaine ou agent du transporteur au chargeur, sera, si le chargeur le demande, un connaissement libellé « Embarqué » pourvu, que, si

Het recht van den vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in geenen deele zijne aansprakelijkheid en zijne verbintenissen zooals zij uit de vervoerovereenkomst voortvloeien, tegenover elk anderen persoon dan den inlader.

6° Tenzij aan den vervoerder of zijnen agent in de loshaven, vóór of op het oogenblik van het weghalen van de goederen en van hunne overgave aan den krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering rechthebbenden persoon schriftelijk kennis gegeven is van het verlies of de schade en van den algemeenen aard van dit verlies of die beschadiging, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als vermoeden dat de goederen door den vervoerder werden afgeleverd zooals zij in het cognossement beschreven zijn.

Is het verlies of de beschadiging niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen drie dagen na de aflevering geschieden.

Schriftelijk voorbehoud is overbodig als de staat van het goed op het oogenblik van de inontvangstneming door beide partijen samen vastgesteld werd.

In elk geval zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of beschadiging ontheven, tenzij geen rechtsvordering wordt ingesteld binnen een jaar nadat de goederen zijn of behoorden te zijn afgeleverd.

Indien er zekerheid of vermoeden bestaat dat er verlies of beschadiging heeft plaats gehad, moeten de vervoerder en de ontvanger elkander over en weer in redelijkheid alle middelen verschaffen om het onderzoek van het goed en het natellen van de colli gemakkelijk te maken.

7° Als de goederen ingeladen zijn, wordt door den vervoerder, den kapitein of den agent van den vervoerder aan den inlader, op zijn verlangen, een cognossement afgegeven met de vermelding « Ingeladen », mits de inlader,

le chargeur a auparavant reçu quelque document donnant droit à ces marchandises, il restitue ce document contre remise d'un connaissement « Embarqué ». Le transporteur, le capitaine ou l'agent aura également la faculté d'annoter au port d'embarquement, sur le document remis en premier lieu, le ou les noms du ou des navires sur lesquels les marchandises ont été embarquées et la date ou les dates de l'embarquement, et lorsque ce document sera ainsi annoté, il sera, s'il contient les mentions du § III, 3°, considéré aux fins de cet article comme constituant un connaissement libellé « Embarqué ».

8° Toute clause, convention ou accord dans un contrat de transport exonérant le transporteur ou le navire de responsabilité pour perte ou dommage concernant des marchandises, provenant de négligence, faute ou manquement aux devoirs et obligations édictées dans ce paragraphe, ou atténuant cette responsabilité autrement que ne le prescrit le présent article, sera nulle, non avenue et sans effet. Une clause cédant le bénéfice de l'assurance au transporteur ou toute clause semblable sera considérée comme exonérant le transporteur de sa responsabilité.

§ IV. 1° Ni le transporteur, ni, le navire ne sont responsables des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres

indien hij vooraf eenig op die goederen recht gevend document heeft ontvangen, hetzelfde tegen afgifte van een « geladen » cognossement teruggeeft. De vervoerder, de kapitein of de agent heeft eveneens het recht in de haven van inlading, op het oorspronkelijk afgegeven document, den naam van het schip of van de schepen waarin de goederen werden geladen en den datum of de data van inlading aan te teekenen, in welk geval het aldus aangevulde document, mits inhoudende de bij § III, n° 3 vermelde bijzonderheden, in den zin van dit paragraaf als een « geladen » cognossement wordt beschouwd.

8° Iedere clause, beding of overeenkomst in eene vervoerovereenkomst waardoor de vervoerder of het schip wordt ontheven van aansprakelijkheid voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen voortvloeiende uit nalatigheid, schuld of tekortkoming in het voldoen aan de verplichtingen en het nakomen der verbintenissen in deze paragraaf voorzien of waardoor deze aansprakelijkheid mocht worden verminderd op andere wijze dan in dit artikel is voorzien zal van nul en geener waarde, en geenerlei effecten sorteerden. Een beding krachtens het welk de uitkeering op grond van een gesloten verzekering aan den vervoerder komt of elk ander beding van gelijke strekking wordt geacht te zijn gemaakt ten einde den vervoerder van aansprakelijkheid te ontheffen.

§ IV. 1° Noch de vervoerder, noch het schip zijn aansprakelijk wegens verlies of schade voortkomende uit of ontstaan tengevolge van onzeewaardigheid, tenzij deze te wijten is aan gebrek aan behoorlijke zorg aan de zijde van den vervoerder om het schip zeewaardig te maken of om het behoorlijk uit te rusten, te bemannen of van voorraad te voorzien of om de ruimen, koel- en vrieskamers en alle andere deelen van het schip waarin goederen vervoerd

parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions du § III, 1°. Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent paragraphe ;

2° ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant :

a) des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire ;

b) d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur ;

c) des périls, dangers ou accidents de la mer ou d'autres eaux navigables ;

d) d'un « acte de Dieu » ;

e) de faits de guerre ;

f) du fait d'ennemis publics ;

g) d'un arrêt ou contrainte de prince, autorités ou peuple, ou d'une saisie judiciaire ;

h) d'une restriction de quarantaine ;

i) d'un acte ou d'une omission du chargeur ou propriétaire des marchandises, de son agent ou représentant ;

j) de grèves ou lockouts ou d'arrêts ou entraves apportés au travail, pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement ;

k) d'émeutes ou de troubles civils ;

l) d'un sauvetage ou tentative de sauvetage de vies ou de biens de mer ;

m) de la freinte en volume ou en

worden, geschikt te maken en in goeden staat te brengen, opdat zij kunnen dienen tot het ontvangen, het vervoeren en het bewaren van de goederen, alles overeenkomstig het bepaalde bij § III, 1°. Telkens als verlies of beschadiging het gevolg is van onzeewaardigheid, rust de bewijslast ten aanzien van de redelijke benaerstiging op den vervoerder of op elk anderen persoon, die mocht beweren krachtens dit paragraaf van aansprakelijkheid te zijn ontheven ;

2° noch de vervoerder, noch het schip zijn aansprakelijk wegens verlies of schade ontstaan als gevolg van of voort-spruitende uit :

a) een handeling, onachtzaamheid of nalatigheid van den kapitein, een lid van de bemanning, den loods of van eenig persoon in dienst van den vervoerder, gepleegd bij de navigatie of het voeren van het schip ;

b) brand, tenzij veroorzaakt door de daadwerkelijke schuld van den vervoerder ;

c) Perikulen, gevaren en onheilen van de zee of van andere bevaarbare wateren ;

d) onvermijdelijke natuurlijke toevallen ;

e) daden van oorlog ;

f) daden van publieke vijanden ;

g) arrest of ophouding door vorsten, regeeringen of door het volk of inbeslagneming in burgerlijk proces ;

h) quarantaine maatregelen ;

i) eene handeling of eene nalatigheid van den inlader of eigenaar der goederen, of van diens agent of vertegenwoordiger ;

j) werkstakingen of uitsluitingen of stilstand of belemmering van den arbeid, ten gevolge van welke oorzaak ook, hetzij gedeeltelijk hetzij geheel ;

k) oproeren en burgertwisten ;

l) redding of poging tot redding van menschenlevens of goederen op zee ;

m) verlies aan volumen of gewicht of

poids ou de toute autre perte ou dommage résultant de vice caché, nature spéciale ou vice propre de la marchandise;

n) d'une insuffisance d'emballage;

o) d'une insuffisance ou imperfection de marques;

p) de vices cachés échappant à une diligence raisonnable;

q) de toute autre cause ne provenant pas du fait ou de la faute du transporteur ou du fait ou de la faute des agents ou préposés du transporteur, mais le fardeau de la preuve incombera à la personne réclamant le bénéfice de cette exception et il lui appartiendra de montrer que ni la faute personnelle ni le fait du transporteur ni la faute ou le fait des agents ou préposés du transporteur n'ont contribué à la perte ou au dommage.

3° Le chargeur ne sera pas responsable des pertes ou dommages subis par le transporteur ou le navire et qui proviendraient ou résulteraient de toute cause quelconque sans qu'il y ait acte, faute ou négligence du chargeur, de ses agents ou de ses préposés.

4° Aucun déroutement pour sauver ou tenter de sauver des vies ou des biens en mer, ni aucun déroutement raisonnable ne sera considéré comme une infraction au présent article ou au contrat de transport, et le transporteur ne sera responsable d'aucune perte ou dommage en résultant.

5° Le transporteur comme le navire ne seront tenus en aucun cas des pertes ou dommages causés aux marchandises ou les concernant, pour une somme supérieure à trois mille cinq cents belgas ou dix-sept mille cinq cents francs par colis ou unité, à moins que la nature et la valeur de ces marchandises n'aient été

elk ander verlies of elk ander beschadiging veroorzaakt door een verborgen gebrek, den bijzonderen aard of een eigen gebrek van het goed;

n) onvoldoende verpakking;

o) onvoldoendheid of ondoelmatigheid van merken;

p) verborgen gebreken, niet bemerkbaar ook bij behoorlijke oplettendheid;

q) iedere andere oorzaak ontstaan buiten wezenlijke schuld of medeweten van den vervoerder of buitenschuld of nalatigheid van de agenten van den vervoerder of van de personen, die in zijn dienst zijn; doch hij die te zijnen behoeve aanvoert, dat hij uit dezen hoofde niet aansprakelijk is, zal zijn gehouden tot het leveren van het bewijs dat noch de wezenlijke schuld, noch het medeweten van den vervoerder, noch de schuld of nalatigheid van de agenten van den vervoerder of van de personen die in zijn dienst zijn, heeft bijgedragen tot het verlies of de beschadiging;

3° De inlader is niet aansprakelijk wegens door den vervoerder of door het schip geleden verlies of beschadiging voortkomende of volgende uit eenigerlei oorzaak, welke in geen verband staat tot eenige handeling, schuld of nalatigheid van den inlader of van diens agenten of aangestelden;

4° Geenerlei afwijking van den koers tot redding of poging tot redding van menschenlevens of goederen op zee, en geenerlei redelijke afwijking van den koers wordt als eene inbreuk op dit artikel of op de vervoerovereenkomst beschouwd en de vervoerder is niet aansprakelijk voor enig verlies of eenige beschadiging daardoor ontstaan;

5° Noch de vervoerder, noch het schip zal ooit aansprakelijk zijn of worden voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot de goederen, tot een bedrag boven drie duizend vijfhonderd belga's of zeventien duizend vijfhonderd frank per collo of eenheid, tenzij de aard en de waarde van de goederen

déclarées par le chargeur avant leur embarquement et que cette déclaration ait été insérée au connaissement.

Cette déclaration ainsi insérée dans le connaissement constituera une présomption, sauf preuve contraire, mais elle ne liera pas le transporteur qui pourra la contester.

Par convention entre le transporteur, capitaine ou agent du transporteur et le chargeur, une somme maximum différente de celle inscrite dans ce paragraphe peut être déterminée, pourvu que ce maximum conventionnel ne soit pas inférieur au chiffre ci-dessus fixé.

Ni le transporteur, ni le navire ne seront en aucun cas responsables pour perte ou dommage causé aux marchandises ou les concernant, si dans le connaissement le chargeur a fait sciemment une déclaration fausse de leur nature ou de leur valeur;

6° Les marchandises de nature inflammable, explosive ou dangereuse à l'embarquement desquelles le transporteur, le capitaine ou l'agent du transporteur n'auraient pas consenti, en connaissant leur nature ou leur caractère, pourront à tout moment avant déchargement être débarquées à tout endroit ou détruites ou rendues inoffensives par le transporteur sans indemnité et le chargeur de ces marchandises sera responsable de tout dommage et dépenses provenant ou résultant directement ou indirectement de leur embarquement. Si quelque-une de ces marchandises embarquées à la connaissance et avec le consentement du transporteur devenait un danger pour le navire ou la cargaison, elle pourrait de même façon être débarquée ou détruite ou rendue inoffensive par le transporteur, sans responsabilité

zijn aangegeven door den inlader voordat de goederen zijn ingeladen en deze aangifte is opgenomen in het cognossement.

Deze aangifte door den inlader betreffende den aard en de waarde van aangegeven goederen schept een vermoeden, behoudens tegenbewijs ten bate van den inlader, indien de aangifte in het cognossement is opgenomen, doch zij bindt den vervoerder niet en deze behoudt zijn recht de juistheid daarvan te betwisten.

Bij overeenkomst tusschen den vervoerder, den kapitein of den agent van den vervoerder en den inlader mag een ander maximumbedrag dan het, in deze paragraaf vermelde, bepaald worden, mits dit overeengekomen maximum niet lager zij dan het hiervoren vastgestelde cijfer.

Noch de vervoerder, noch het schip zal ooit aansprakelijk zijn voor verlies of beschadiging van of met betrekking tot goederen, indien aard of waarde daarvan door den inlader opzettelijk verkeerdelijk in het cognossement is aangegeven.

6° Goederen van onvlambaren, ontplofbaren of gevaarlijken aard, ingeladen buiten voorkennis en toestemming van den vervoerder of diens kapitein of agent, mogen ten allen tijde vóór de lossing op iedere plaats door den aanvoerder aan land worden gezet of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder schadevergoeding, en de inlader van zulke goederen zal aansprakelijk zijn voor alle schade en onkosten middellijk of onmiddellijk veroorzaakt door zulk een inlading. Indien eenige zoodanige goederen, ingeladen met zoodanige voorkennis en toestemming, gevaar mochten gaan opleveren voor schip of lading, mogen zij op gelijke wijze op iedere plaats door den vervoerder aan land worden gezet of vernietigd of onschadelijk gemaakt zonder eenige aansprakelijkheid van den vervoerder

de la part du transporteur si ce n'est du chef d'avaries communes s'il y a lieu.

§ V. Un transporteur sera libre d'abandonner tout ou partie de ses droits et exonérations ou d'augmenter ses responsabilités et obligations tels que les uns et les autres sont prévus par le présent article, pourvu que cet abandon ou cette augmentation soit inséré dans le connaissement délivré au chargeur.

Aucune disposition du présent article ne s'applique aux chartes-parties; mais si des connaissements sont émis dans le cas d'un navire sous l'empire d'une charte-partie, ils sont soumis aux termes du présent article. Aucune disposition dans ces règles ne sera considérée comme empêchant l'insertion dans un connaissement d'une disposition licite quelconque au sujet d'avaries communes.

§ VI. Nonobstant les dispositions des paragraphes précédents, un transporteur, capitaine ou agent du transporteur et un chargeur seront libres, pour des marchandises déterminées quelles qu'elles soient de passer un contrat quelconque avec des conditions quelconques concernant la responsabilité et les obligations du transporteur pour ces marchandises, ainsi que les droits et exonérations du transporteur au sujet de ces mêmes marchandises, ou concernant ses obligations quant à l'état de navigabilité du navire dans la mesure où cette stipulation n'est pas contraire à l'ordre public, ou concernant les soins ou diligence de ses préposés ou agents quant au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises transportées par mer, pourvu qu'en ce cas aucun connaissement n'ait été ou ne soit émis et que les

tenzij voor avarij-grosse, indien daartoe termen bestaan.

§ V. Het staat den vervoerder vrij om voor het geheel of voor een deel afstand te doen van alle of van enkele van de hem bij de bepalingen van dit artikel toegekende bevoegdheden en ontheffingen van aansprakelijkheid of aan zijne aldus bepaalde aansprakelijkheden en verbintenissen uitbreiding te geven, mits die afstand of die uitbreiding in het aan den inlander afgeleverd cognossement is opgenomen.

Geenerlei bepaling van dit artikel is toepasselijk op charter-partijen; indien evenwel een schip is bevracht onder een charter-partij en cognossementen worden uitgegeven, zoo moeten deze cognossementen voldoen aan de bepalingen van dit artikel. Geen der bepalingen van deze regelen wordt geacht in den weg te staan aan het opnemen in een cognossement van eenigerlei geoorloofd beding omtrent avarij-grosse.

§ VI. Niettegenstaande de bepalingen van de voorafgaande paragrafen, zal het aan een vervoerder, diens kapitein of agent en aan een inlander vrijstaan, om ten opzichte van eenige bijzondere goederen overeen te komen op zoodanige wijze en op zoodanige conditiën als hun zal goeddunken ten aanzien van de verplichtingen en aansprakelijkheid van den vervoerder voor zulke goederen en ten aanzien van de bevoegdheden en ontheffingen van aansprakelijkheid van den vervoerder met betrekking tot zulke goederen, of van zijn verplichting ten opzichte van zeewaardigheid mits niet strijdig met de openbare orde, of voorzichtigheid en zorgvuldigheid van personen in zijn dienst of van zijne agenten met betrekking tot de ladingbehandeling, het stuwage, vervoer, bewaking, verzorging en lossing der over zee vervoerde goederen, mits in dit geval geen cognossement

conditions de l'accord intervenu soient insérées dans un récépissé qui sera un document non négociable et portera mention de ce caractère.

Toute convention ainsi conclue aura plein effet légal.

Toutefois, ce paragraphe ne s'appliquera pas aux cargaisons commerciales ordinaires, faites au cours d'opérations commerciales ordinaires, mais seulement à d'autres chargements où le caractère et la condition des biens à transporter et les circonstances, les termes et les conditions auxquels le transport doit se faire sont de nature à justifier une convention spéciale.

§ VII. Aucune disposition du présent article ne défend à un transporteur ou à un chargeur d'insérer dans un contrat des stipulations, conditions, réserves ou exonérations relatives aux obligations et responsabilités du transporteur ou du navire pour la perte ou les dommages survenant aux marchandises, ou concernant leur garde, soin et manutention antérieurement au chargement et postérieurement au déchargement du navire sur lequel les marchandises sont transportées par mer.

§ VIII. Les dispositions du présent article ne modifient ni les droits ni les obligations du transporteur tels qu'ils résultent des dispositions en vigueur relativement à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer.

B. — Tout connaissance émis dans les conditions ci-dessus portera la mention qu'il est régi par « les règles de l'article 91 ».

ART. 2.

L'article 87 du même livre du Code

wordt of zal worden afgegeven en de conditiën waaromtrent men overeengekomen is, worden opgenomen in een ontvangbewijs, dat een niet-verhandelbaar document moet zijn, en als zoodanig zijn gekenmerkt.

Iedere op zoodanige wijze getroffen overeenkomst zal volkomen rechtsgeldig zijn.

Behoudens dat deze paragraaf niet van toepassing zal zijn op gewone verschepingen voor handelsdoeleinden volgens de gewonen gang van zaken in zekeren tak van handel, doch alleen op andere verschepingen waarbij het karakter en de gesteldheid van de te vervoeren goederen en de omstandigheden, de conditiën en voorwaarden van het vervoer van dien aard zijn, dat zij een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen.

§ VII. Geen van de in dit artikel vervatte bepaling belet dat een vervoerder of inlader treedt in eenige overeenkomst, beding, voorwaarde, voorbehoud of vrijstelling met betrekking tot de verplichtingen aansprakelijkheid van den vervoerder of het schip voor het verlies of de beschadiging van of met betrekking tot goederen of voor de bewaking, verzorging en behandeling van goederen voor de lading in en na de lossing uit het schip waarin de goederen over zee worden vervoerd.

§ VIII. De bepalingen van dit artikel laten onverlet de rechten en verplichtingen van den vervoerder zooals deze zijn geregeld en de van kracht zijnde bepalingen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen.

B. — Op elk in vorenstaande voorwaarden opgemaakt cognossement dient vermeldt dat de « regelen van artikel 91 » er toepasselijk op zijn.

ART. 2.

Artikel 87 van hetzelfde boek van

de commerce est modifié et complété comme suit :

« Sans préjudice aux dispositions de l'article 91 ci-après, le connaissement rédigé dans la forme ci-dessus prescrite, fait foi entre toutes les parties intéressées au chargement et entre elles et les assureurs. »

ART. 3.

L'article 266 du même livre du Code de commerce est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes :

« A moins qu'un avis des pertes ou dommages et de la nature générale de ces pertes ou dommages ne soit donné par écrit au transporteur ou à son agent au port de déchargement, avant ou au moment de l'enlèvement des marchandises et de leur remise sous la garde de la personne ayant droit à la délivrance sous l'empire du contrat de transport, cet enlèvement constituera, jusqu'à preuve contraire, une présomption que les marchandises ont été délivrées par le transporteur telles qu'elles sont décrites au connaissement.

» Si les pertes ou dommages ne sont pas apparents, l'avis doit être donné dans les trois jours de la délivrance.

» En tout cas, le transporteur et le navire seront déchargés de toute responsabilité pour pertes ou dommages, à moins qu'une action soit intentée dans l'année de la délivrance des marchandises ou de la date à laquelle elles eussent dû être délivrées. »

ART. 4.

Le dernier alinéa de l'article 267 est supprimé.

ART. 5.

L'article 269 est modifié comme suit :

« Toutes les actions dérivant d'un contrat de prêt à la grosse, d'une

het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd en aangevuld als volgt :

« Onverminderd het bepaalde bij verderstaand artikel 91, is het in den hier-voren voorgeschreven vorm opgemaakt cognossement rechtsgeldig tusschen al de bij de lading betrokken partijen en tusschen hen en de verzekeraars. »

ART. 3.

Artikel 266 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel wordt ingetrokken en vervangen door de volgende bepalingen :

« Tenzij aan den vervoerder of zijnen agent in de loshaven, vóór of op het oogenblik van het weghalen van de goederen en van dezer overgave aan den krachtens de vervoerovereenkomst op de aflevering rechthebbenden persoon, schriftelijk kennis gegeven wordt van het verlies of de schade en van den algemeenen aard van dit verlies of die schade, geldt bedoelde weghaling, tot bewijs van het tegendeel, als een vermoeden dat de goederen door den vervoerder werden afgeleverd zooals zij in het cognossement beschreven zijn.

» Is het verlies of de schade niet uiterlijk zichtbaar, dan moet de kennisgeving binnen de drie dagen na de aflevering geschieden.

» In elk geval, zijn de vervoerder en het schip van alle aansprakelijkheid wegens verlies of schade ontheven, tenzij eene rechtsvordering wordt aangelegd binnen het jaar na de aflevering van de goederen of na den dag waarop zij moesten afgeleverd zijn. »

ART. 4.

Het eindlid van artikel 267 vervalt.

ART. 5.

Artikel 269 wordt gewijzigd als volgt :

« Elke rechtsvordering voortspuitende uit eene bodemerijovereenkomst,

charte-partie ou, sous réserves des dispositions de l'article 266 ci-dessus, d'un connaissance sont prescrites après trois ans, à compter »

uit eene charter-partij of, onder voorbehoud van het bepaalde bij vorenstaand artikel 266, uit een cognossement, verjaart na een tijdsverloop van drie jaar, ingaande. »

ART. 6.

Le dernier alinéa de l'article 274 du même livre du Code de commerce est modifié comme suit :

« Les articles 85 et 86, alinéas, 3, 4 et 5, 87, 89 et 90 du présent livre sont applicables au connaissance. »

Donné à Bruxelles, le 13 juillet 1927.

ART. 6.

Het laatste lid van artikel 274 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd als volgt :

« Artikelen 85 en 86, leden 3, 4 en 5, 87, 89 en 90 van dit boek zijn van toepassing op het cognossement. »

Gegeven te Brussel, den 13 Juli 1927.

ALBERT.

Par le Roi :

Van 's Konings wege :

Le Ministre des Affaires Étrangères,

De Minister van Buitenlandsche Zaken,

EM. VANDERVELDE.

Le Ministre de la Justice,

De Minister van Justitie,

PAUL HYMANS.

*Le Ministre des Chemins de fer,
Marine, Postes, Télégraphes,
Téléphones et Aéronautique,*

*De Minister van Spoorwegen,
Zeewezen, Posterijen, Telegrafen,
Telefonen en Luchtvaart,*

E. ANSEELE.