

**Limitation de la responsabilité
des propriétaires de navires de mer**

(LOI DU 25 AOUT 1924.)

Privilèges et hypothèques maritimes

(LOI DU 10 AVRIL 1926.)

**Unification
de certaines règles en matière de connaissement**

(LOI DU 25 AOUT 1924.)

**Unification de certaines règles
concernant les immunités des navires d'Etat**

(LOI DU 10 AVRIL 1926.)

.....

Uittreksel uit het Staatsblad van 11 Januari 1929

**Beperking der aansprakelijkheid van eigenaars
van zeeschepen**

(WET VAN 25 AUGUSTUS 1924.)

Voorrechten en hypothecken op zeeschepen

(WET VAN 10 APRIL 1926.)

**Vaststellen van eenige eenvormige regelen
in zake cognossemerten**

(WET VAN 25 AUGUSTUS 1924.)

**Vaststellen van eenige eenvormige regelen
betreffende de immuniteten van Staatsschepen**

(WET VAN 10 APRIL 1926.)



Loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires de mer, signée à Bruxelles, le 25 août 1924 (1).

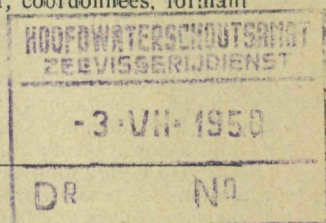
ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Les Chambre ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. Les articles 46 à 53 inclus des lois des 21 août 1879, 12 juin 1902, 10 février 1908 et 12 août 1911, coordonnées, formant

(1) Voir la note à la page suivante.



(Uittreksels uit den *Moniteur* van den 11^{en} Januari 1929, n° 11.)

Wet ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de beperking der aansprakelijkheid van eigenaars van zeeschepen, geteekend te Brussel, op 25 Augustus 1924 (1).

ALBERT, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. De artikelen 46 tot en met 53 van de samengeoördene wetten van 21 Augustus 1879, 12 Juni 1902, 10 Februari 1908 en

(1) Zie de nota op de volgende bladzijde.

le livre II du Code de commerce, sont remplacés par les dispositions suivantes :

Art. 46, § 1. Tout propriétaire de navire est personnellement responsable de ses propres faits, fautes ou engagements; il est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives.

§ II. Le propriétaire d'un navire de mer n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire :

1° Des indemnités dues à des tiers à raison de dommages causés à terre ou sur l'eau par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire;

2° Des indemnités dues à raison des dommages causés soit à la cargaison remise au capitaine pour être transportée, soit à tous biens et objets se trouvant à bord;

3° Des obligations résultant des connaissements;

4° Des indemnités dues à raison d'une faute nautique commise dans l'exécution d'un contrat;

5° De l'obligation d'enlever l'épave d'un navire coulé et des obligations s'y rattachant, ainsi que des dommages occasionnés aux ouvrages d'art des ports, bassins et voies navigables;

(1) *Session 1926-1927.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et projet de loi, n° 333. Séance du 14 juillet 1927.

Session 1927-1928.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Rapport n° 112. Séance du 22 février 1928.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 2 mai 1928.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport de la commission, n° 175. Séance du 28 juillet 1928.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 31 octobre 1928.

12 Augustus 1911, welk boek II van het Wetboek van Koophandel uitmaken, worden vervangen door de volgende bepalingen :

Art. 46, § I. Ieder eigenaar van een schip is persoonlijk aansprakelijk voor zijn eigen handelingen, verzuimen of verbintenissen; hij is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van den kapitein en staat in voor de verbintenissen, door laatstgenoemde aangegaan in de uitoefening van zijnen dienst; hij is burgerlijk aansprakelijk voor de handelingen van het scheepsvolk en van de als dusdanig werkzaam zijnde aangestelden in de uitoefening van hunne respectieve diensten.

§ II. De eigenaar van een zeeschip is slechts aansprakelijk tot het beloop van de waarde van het schip, van de vracht en van het toebehooren van het schip :

1° Voor de vergoeding van schade te land of te water door de handelingen of verzuimen van den kapitein, het scheepsvolk, den loods of eenig anderen persoon in dienst van het schip, aan derden veroorzaakt;

2° Voor de vergoeding van schade veroorzaakt zoowel aan de lading, welke aan den kapitein voor vervoer is toevertrouwd, als aan alle zich aan boord bevindende goederen en voorwerpen;

3° Voor de verplichtingen voortspruitende uit cognossementen;

4° Voor de vergoeding van schade veroorzaakt door slechte zee-manschap bij de uitvoering eener overeenkomst;

5° Voor de verplichting het wrak van een gezonken schip weg te ruimen en de daarmede verband houdende verplichtingen, alsmede voor de schade veroorzaakt aan de kunstwerken van havens, dokkeren en bevaarbare waterwegen;

(1) Zittijd 1926-1927.

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS.

Bescheiden. — Memorie van toelichting en wetsontwerp, n° 333. Vergadering van 14 Juli 1927.

Zittijd 1927-1928.

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS.

Bescheiden. — Verslag, n° 112. Vergadering van 22 Februari 1928.

Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergadering van 2 Mei 1928.

SENAAT.

Bescheiden. — Verslag van de commissie, n° 175. Vergadering van 28 Juli 1928.

Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergadering van 31 October 1928.

6° Des rémunérations d'assistance et de sauvetage;

7° De la part contributive incombant au propriétaire dans les avaries communes;

7° Des obligations résultant des contrats passés ou des opérations effectuées par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, hors du port d'attache du navire, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, pourvu que ces besoins ne proviennent ni de l'insuffisance, ni de la défectuosité de l'équipement ou de l'avitaillement au début du voyage, et que le propriétaire du navire n'ait pas spécialement autorisé ou ratifié ces obligations

Toutefois, pour les créances prévues aux n^{os} 1, 2, 3, 4 et 5, la responsabilité visée par les dispositions qui précèdent ne dépassera pas une somme totale de deux cent quatre-vingts belgas ou quatorze cents francs par tonneau de jauge du navire.

Art. 47. § 1. Si le propriétaire ou le copropriétaire du navire est en même temps le capitaine, il ne peut invoquer la limitation de sa responsabilité pour ses fautes autres que ses fautes nautiques et les fautes des personnes au service du navire.

§ II. L'affrètement et l'armateur tenus de la responsabilité du propriétaire du navire peuvent invoquer la limitation de leur responsabilité dans les mêmes conditions que celui-ci.

Art. 48. § I. Le propriétaire qui se prévaut de la limitation de responsabilité à la valeur du navire, du fret et des accessoires, est tenu de faire la preuve de cette valeur. L'estimation du navire a pour base l'état du navire aux époques ci-après établies :

1° En cas d'abordage ou d'autres accidents, à l'égard de toutes les créances qui s'y rattachent, même en vertu d'un contrat, et qui sont nées jusqu'à l'arrivée au premier port atteint après l'accident, ainsi qu'à l'égard des créances résultant d'une avarie commune occasionnée par l'accident, l'estimation est faite d'après l'état du navire au moment de l'arrivée au premier port.

Si, avant ce moment, un nouvel accident, étranger au premier, a diminué la valeur du navire, la moins-value ainsi occasionnée n'entre pas en compte à l'égard des créances se rattachant à l'accident antérieur.

Pour les accidents survenus pendant le séjour du navire dans le port, l'estimation est faite d'après l'état du navire dans ce port après l'accident;

6° Voor het hulp- en bergloon;

7° Voor het deel in de avarij-grosse dat ten laste komt van den eigenaar;

8° Voor de verplichtingen, voortspruitende uit de overeenkomsten of de handelingen, door den kapitein buiten de thuishaven van het schip krachtens zijne wettelijke bevoegdheden gesloten of verricht ter voorziening in de wezenlijke behoeften voor het behoud van het schip of de voortzetting van de reis, mits die behoeften geen gevolg zijn van de ontoereikende of de gebrekkige uitrusting of bevoorrading bij den aanvang van de reis en de eigenaar van het schip voormelde verplichtingen niet bijzondere toegelaten of bekrachtigd heeft.

Voor de onder n^os 1, 2, 3, 4 en 5 voorziene schuldvorderingen bedraagt de bijvoorgaande bepalingen bedoelde aansprakelijkheid evenwel in het geheel niet meer dan een bedrag gelijk aan de som van tweehonderd tachtig belga's of veertienhonderd frank per eenheid tonnenmaat van het schip.

Art. 47. § I. Is de eigeaar of de mede-eigenaar van het schip terzelfder tijd de kapitein, dan mag hij zich niet beroepen op de beperking van zijne aansprakelijkheid voor zijne verzuimen tenzij deze voortspruiten uit gebrek aan zœmanschap, en voor de verzuimen van de personen in dienst van het schip.

§ II. De bevrachter en de reeder, die aansprakelijk zijn voor den eigenaar van het schip, mogen zich in dezelfde voorwaarden als laatst genoemde op de beperking van hunne aansprakelijkheid beroepen.

Art. 48. § I. De eigenaar, die zich beroept op de beperking van zijne aansprakelijkheid tot de waarde van het schip, van de vracht en van het toebehooren van het schip, is tot het bewijs van die waarde gehouden. De waardebepaling van het schip heeft tot grondslag den toestand van het schip op de hierna vastgestelde tijdstippen :

1° In geval van aanvaring of andere ongevallen en ten opzichte van al de schuldvorderingen, die, zelfs krachtens een overeenkomst daarop betrekking hebben en ontstaan zijn tot op het oogenblik van de aankomst in de eerste na het ongeval bereikte haven, alsmede ten opzichte van de schuldvorderingen voortspruitende uit avarij-grosse, welke door het ongeval is veroorzaakt, heeft de raming plaats volgens den toestand waarin het schip verkeert op het oogenblik van de aankomst in de eerste haven.

Heeft, voor dit oogenblik, een nieuw ongeval, vreemd aan het eerste, de waarde van het schip verminderd dan komt de aldus veroorzaakte waardevermindering niet in aanmerking ten opzichte van de op het vroeger ongeval betrekking hebbende schuldvorderingen.

Voor de ongevallen gedurende het verblijf van het schip in de haven overkomen wordt de begroting gedaan volgens den toestand van het schip in deze haven, na het ongeval:

2° S'il s'agit de créances relatives à la cargaison ou nées d'un connaissance, en dehors des cas prévus aux alinéas précédents, l'estimation est faite d'après l'état du navire au port de destination de la cargaison ou au lieu dans lequel le voyage est rompu.

Si la cargaison est destinée à différents ports et que le dommage se rattache à une même cause, l'estimation est faite d'après l'état du navire au premier de ces ports.

3° Dans tous les autres cas visés à l'article 46, § II, l'estimation est faite d'après l'état du navire à la fin du voyage.

§ II. Le fret visé à l'article 46, § II, y compris le prix de passage, s'entend pour les navires de toutes catégories d'une somme fixée à forfait et, à tout événement, à dix pour cent de la valeur du navire au commencement du voyage. Cette indemnité est due alors même que le navire n'aurait gagné aucun fret.

§ III. Les accessoires visés à l'article 46, § II, s'entendent :

1° Des indemnités à raison de dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés;

2° Des indemnités pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des dommages matériels subis par le navire depuis le début du voyage et non réparés.

Ne sont pas considérés comme des accessoires, les indemnités d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

Art. 49. Les diverses créances qui se rattachent à un même accident ou à l'égard desquelles, à défaut d'accident, la valeur du navire se détermine en un même port, concourent entre elles sur la somme représentant à leur égard l'étendue de la responsabilité du propriétaire en tenant compte du rang des privilèges.

Art. 50. En cas de mort ou de lésions corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou de toute autre personne au service du navire, le propriétaire est, à l'égard des victimes ou de leurs ayants droit, responsable au delà de la limite fixée à l'article 46, jusqu'à concurrence de deux cent quatre-vingts belgas ou quatorze cents francs par tonneau de jauge du navire.

Les victimes d'un même accident ou leurs ayants droit concourent entre eux sur la somme formant l'étendue de la responsabilité.

Si les victimes ou leurs ayants droit ne sont pas intégralement indemnisés sur cette somme, ils concourent, pour ce qui leur reste dû, avec les autres créanciers, sur les montants visés à l'article 46, § II, et en tenant compte du rang des privilèges.

2° Geldt het schuldvorderingen betreffende de lading of voortspuitende uit een cognossement, buiten de gevallen in de vooraangaande alinea's voorzien, dan geschiedt de raming volgens den toestand van het schip in de bestemmingshaven van de lading of op de plaats waar de reis wordt afgebroken.

Is de lading voor verschillende havens bestemd en staat de schade in verband met een zelfde oorzaak, dan wordt de raming gedaan volgens den toestand van het schip in de eerste van die havens.

3° In al de andere bij artikel 46, § II, bedoelde gevallen, geschiedt de raming volgens den toestand van het schip bij het einde van de reis.

§ II. Onder de vracht bedoeld bij artikel 46, § II, en waaronder ook de passagegelden zijn begrepen, wordt voor schepen van welke soort ook eens en voor altijd verstaan een bedrag gelijkstaande aan 10 t. h. van de waarde van het schip bij den aanvang van de reis. Tot dit bedrag kan verhaal geschieden, zelfs wanneer het schip geen vracht zou verdiend hebben.

§ III. Het bij artikel 46, § II, bedoelde toebehooren omvat :

1° De vergoedingen wegens stoffelijke schade, door het schip sedert den aanvang van de reis geleden en niet hersteld;

2° De vergoedingen wegens avarij-grosse, voor zoover deze bestaat in stoffelijke schade, door het schip sedert den aanvang van de reis geleden en niet hersteld.

Uitkeeringen wegens verzekering worden niet als toebehooren beschouwd, evenmin als premiën, toelagen of andere subsidiën van het eigen land.

Art. 49. De verschillende schuldvorderingen, die op een zelfde ongeval betrekking hebben of ten aanzien waarvan, indien geen ongeval heeft plaats gehad, de waarde van het schip in een zelfde haven wordt vastgesteld, loopen te zamen op de som, welke te haren opzichte den omvang van de aansprakelijkheid van den eigenaar bepaalt, zulks met inachtneming van den rang der voorrechten.

Art. 50. In geval van dood of lichamelijk letsel, veroorzaakt door de handelingen of verzuimen van den kapitein, het scheepsvolk, den loods of eenig ander persoon in dienst van het schip, is de eigenaar, jegens de slachtoffers of jegens hunne rechthebbenden, boven de bij artikel 46 bepaalde grens aansprakelijk tot beloop van tweehonderd tachtig belga's of veertienhonderd frank per eenheid tonnenmaat inhoud van het schip.

De slachtoffers van een zelfde ongeval of hunne rechthebbenden komen samen op tot het beloop van deze som, welke den omvang van de aansprakelijkheid bepaalt.

Zijn de slachtoffers of hunne rechthebbenden niet ten volle schadeloosgesteld uit die som, dan komen zij, voor hetgeen hun nog verschuldigd blijft, met de overige schuldeischers samen op ten aanzien van de bij artikel 46, § II, bedoelde bedragen, doch met inachtneming van den rang der voorrechten.

La jauge dont il est question à l'alinéa premier ci-dessus, ainsi qu'à l'article 46, § II, se calcule comme suit :

Pour les navires à vapeur et autres bâtiments à propulsion mécanique, sur le tonnage net augmenté du volume qui, à raison de l'espace occupé par les appareils de force motrice, a été déduit du tonnage brut en vue de déterminer le tonnage net.

Pour les voiliers, sur le tonnage net.

Art. 51. En cas de saisie du navire, la garantie donnée à concurrence de la pleine limite de la responsabilité profite à tous les créanciers auxquels cette limite est opposable.

Au cas où le navire est l'objet d'une nouvelle saisie, le juge peut ordonner la mainlevée, si le propriétaire, en acceptant la compétence du tribunal, établit qu'il a déjà donné garantie pour la pleine limite de sa responsabilité, que la garantie ainsi donnée est satisfaisante et que le créancier est assuré d'en avoir le bénéfice.

Si la garantie est donnée pour un montant inférieur ou si plusieurs garanties sont successivement réclamées, les effets en sont réglés par l'accord des parties par le juge en vue d'éviter que la limite de la responsabilité ne soit dépassée.

Si différents créanciers agissent devant les juridictions d'États différents, le propriétaire peut, devant chacune d'elles, faire état de l'ensemble des réclamations et créances, en vue d'éviter que la limite de sa responsabilité ne soit dépassée.

Art. 52. En cas d'action ou de poursuite exercées pour une des causes énoncées à l'article 46, § II, et à l'article 50, § I, le tribunal pourra ordonner, sur requête du propriétaire, qu'il soit sursis aux poursuites sur les biens autres que le navire, le fret et les accessoires, pendant le temps suffisant pour permettre la vente du navire et la répartition du prix entre les créanciers.

Art. 53, § 1. Sur requête du propriétaire, qui entend se prévaloir des dispositions de l'article 46, § II, ou, à son défaut, de tout créancier intéressé, le président du tribunal de commerce d'Anvers désigne un juge-commissaire et un liquidateur à l'abandon.

Le propriétaire joint à sa requête une liste nominative des créanciers qui lui sont connus.

La requête est faite, la liste des créanciers est établie et l'ordonnance est rendue sous toutes réserves quant au principe de la limitation de responsabilité et quant au fondement des créances.

De bij bovenstaand eerste lid alsmede bij artikel 46, § II, bedoelde tonnenmaat wordt berekend als volgt :

Voor stoomschepen en andere met stuwwerktuigen voortbewogen schepen, op de netto-tonnemaat vermeerderd met het volumen dat, ter bepaling van de netto-tonnemaat van de brutto-tonnemaat is afgetrokken voor de ruimte ingenomen door de toestellen voor de voortbeweging.

Voor zeilschepen, op de netto-tonnemaat.

Art. 51. In geval van beslaglegging op het schip, komt de tot volle grens van de aansprakelijkheid gestelde zekerheid ten goede aan ai de schuldeischers, wien die grens kan tegegeworpen worden.

In geval van nieuwe beslaglegging op het schip, kan de rechter de opheffing er van bevelen, indien de eigenaar, de bevoegdheid van de rechtbank erkennende, het bewijs levert, dat hij reeds tot de volle grens van zijne aansprakelijkheid zekerheid gesteld heeft, dat de aldus gestelde zekerheid voldoende is en dat de schuldeischer zeker is het voordeel daarvan te zullen genieten.

Is de zekerheid gesteld voor een lager bedrag of worden verscheiden zekerheidstellingen achtereenvolgens geëischt, dan worden de gevolgen daarvan door de partijen bij onderling goedvinden of door den rechter bepaald, ten einde te vermijden dat de grens van de aansprakelijkheid wordt overschreden.

Ingeval verschillende schuldeischers vóór de rechtbanken van verschillende Staten optreden, mag de eigenaar zich, voor elk van die rechtbanken, op het geheel der eischen en schuldvorderingen beroepen, om te vermijden dat de grens van zijne aansprakelijkheid wordt overschreden.

Art. 52. In geval van rechtsvordering of vervolging, ingesteld op eene van de bij artikel 46, § II, en artikel 50, § I, opgenoemde gronden, kan de rechtbank, op verzoekschrift van den eigenaar, bevelen, dat het verhaal op andere goederen dan het schip, de vracht en het toebehooren geschorst worden gedurende een voldoende tijd om den verkoop van het schip en de verdeeling van de opbrengst onder de schuldeischers te doen plaats vinden.

Art. 53. § I. Op verzoekschrift van den eigenaar, die zich op de bepalingen van artikel 46, § II, wil beroepen of, bij dezes onstentenis, van om 't even welken betrokken schuldeischer, wordt door den voorzitter van de handelsrechtbank van Antwerpen een rechter-commissaris en een vereffenaar van het afgestane scheepsvermogen aangewezen.

De eigenaar voegt bij zijn verzoekschrift eene naamlijst van de hem bekende schuldeischers.

Het verzoekschrift wordt ingediend, de lijst van de schuldeischers opgemaakt en het bevelschrift verleend onder alle voorbehoud wat het beginsel van de beperking der aansprakelijkheid en de gegrondheid der schuldvorderingen betreft.

§ II. Le propriétaire remet au liquidateur :

a) La valeur à laquelle il entend limiter sa responsabilité, augmentée des intérêts légaux depuis le jour de l'événement jusqu'au jour du versement fait au liquidateur;

b) Un montant suffisant pour couvrir les frais judiciaires et les frais de liquidation, suivant taxation provisoire par le juge commissaire.

§ III. La publication des ordonnances et jugements, la convention des créanciers, la déclaration et la vérification des créances et les débats sur la contestation et la répartition des deniers ont lieu comme il est dit aux articles 460 à 463, 496 à 500, 502 à 505, 508, 561 et 562 du Code de commerce.

Les publications seront faites, s'il y a lieu, dans un journal maritime de l'étranger.

Les délais peuvent être prolongés par le juge.

Le propriétaire est appelé et peut intervenir à toutes les opérations.

§ IV. L'opposition à l'ordonnance du président ou aux ordonnances du juge est portée devant le tribunal de commerce. Elle doit se faire dans le mois par assignation donnée au propriétaire, au liquidateur et, s'il y a lieu, au créancier qui est intervenu à la procédure frappée de recours. Le délai court à partir des publications prévues ci-dessus.

§ V. Si la responsabilité du propriétaire n'est pas encore établie ou s'il entend contester les créances auxquelles la limitation de la responsabilité est opposable, il peut, sous le contrôle du président, substituer provisoirement un cautionnement de banque aux valeurs prévues au § II ci-dessus.

Art. 2. L'article 273 du livre II du Code de commerce est modifié et complété comme suit :

Les dispositions du chapitre 1^{er} du titre II de ce livre, à l'exclusion du dernier alinéa du § II de l'article 46, du § II de l'article 48 et de l'article 50, ainsi que les dispositions des articles 58 et 67 du chapitre II, sont applicables à la navigation intérieure.

En ce qui concerne les bateaux d'intérieur, la responsabilité visée par l'article 46 ne dépassera pas, pour les créances prévues aux nos 1, 2, 3, 4 et 5 du § II du dit article, une somme totale de 100 belgas par tonne métrique de jauge ou de déplacement, suivant qu'il s'agit de bateaux affectés ou non au transport de marchandises :

a) Pour les bateaux affectés au transport de marchandises, la jauge sera calculée d'après les règles fixées par l'article 68 du

§ II. De eigenaar overhandigt aan den vereffenaar :

a) De waarde, tot welke hij zijne aansprakelijkheid wenschte te beperken, vermeerderd met de wettelijke intresten sedert den dag van het voorval tot den dag van de storting in handen van den vereffenaar;

b) Een voldoende bedrag tot dekking van de gerechts- en de vereffeningskosten, volgens voorloopige begrooting van den rechter-commissaris.

§ III. De bekendmaking van de bevelschriften en vonnissen, de bijeenroeping van de schuldeischers, de aangifte en het onderzoek naar de echtheid van de schuldvorderingen en de besprekingen omtrent de betwisting en de verdeeling van de gelden hebben plaats overeenkomstig het bepaalde bij artikelen 460 tot 463, 496 tot 500, 502 tot 505, 508, 561 en 562 van het Wetboek van Koophandel.

De bekendmakingen worden, in voorkomend geval, gedaan in een buitenlandsch nieuwsblad voor de zeevaart.

De termijnen kunnen door den rechter verlengd worden.

De eigenaar wordt opgeroepen en mag bij al de verrichtingen tusschen beide komen.

§ IV. Het verzet tegen het bevelschrift van den voorzitter of tegen de bevelschriften van den rechter wordt voor de Handelsrechtbank gebracht. Het moet binnen de maand gedaan worden bij dagvaarding, gegeven aan den eigenaar, aan den vereffenaar en, in voorkomend geval, aan den schuldeischer die tusschen beide gekomen is in de rechtspleging, waartegen verhaal wordt genomen. De termijn loopt te rekenen van den hiervoren voorziene bekendmakingen.

§ V. Is de aansprakelijkheid van den eigenaar nog niet bewezen of wil hij de schuldvorderingen betwisten, waartegen de beperking van de aansprakelijkheid kan ingeroepen worden, dan mag hij, onder het toezicht van den voorzitter, de in bovenstaande § II voorziene waarden voorloopig door een bij eene bank te storten borgtocht vervangen.

Art. 2. Artikel 273 van boek II van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd en aangevuld als volgt :

De bepalingen van hoofdstuk I van titel II van dit Boek, met uitsluiting van het laatste lid van § II van artikel 46, van § II van artikel 48 en van artikel 50, alsmede de bepalingen van de artikelen 58 en 67 van hoofdstuk II, zijn van toepassing op de binnenscheepvaart.

Voor wat de binnenschepen betreft, zal de bij artikel 46 bedoelde aansprakelijkheid, voor de schuldvorderingen voorzien bij de n^{rs} 1, 2, 3, 4 en 5 van § II van gezegd artikel, niet een gezamenlijk bedrag van 100 belgas per ton van 100 kilogram inhoud of waterverplaatsing overschrijden, naar gelang het schepen betreft die al dan niet voor het goederenvervoer moeten dienen :

a) Voor de schepen bestemd voor het goederenvervoer, zal de tonnamaat worden berekend volgens de regels bepaald bij artikel 68.

règlement général de police et de navigation des voies navigables administrées par l'Etat, tel qu'il est modifié par l'arrêté royal du 19 septembre 1927, mais à l'exclusion du 9^e alinéa de cet acte concernant certains bateaux à moteur, le plan du plus grand enfoncement admis étant établi uniformément au niveau de la ligne de franc-bord minimum imposée par le règlement de police et de navigation sur les voies navigables;

b) Pour les bateaux non affectés au transport des marchandises, le déplacement sera déterminé conformément aux règles fixées pour ces bateaux par le dit article 68, étant entendu que le déplacement sera celui qui correspond au plan du plus grand enfoncement autorisé.

Les dispositions de l'article 47, § II, sont remplacées, en ce qui concerne les bateaux d'intérieur, par les suivantes :

Le fret visé à l'article 46, § II, y compris le prix de passage, est estimé forfaitairement à 5 p. c. de la valeur du bateau au début du voyage. L'indemnité est due alors même que le bateau n'aurait gagné aucun fret.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 28 novembre 1928.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
PAUL HYMANS.

Le Ministre de la Justice,
P.-E. JANSON.

Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,
MAURICE LIPPENS.

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
P.-E.-JANSON.

van het algemeen politie- en scheepvaartreglement op de door den Staat beheerde waterwegen, zooals het is gewijzigd bij koninklijk besluit van 19 September 1927, doch mits weglating van de 9^e alinea van dit artikel betreffende sommige motorbooten, het plan van den grootsten aangenomen diepgang eenvormig gevestigd zijnde op de minimumhoogte van de hoofdplanklijn, opgelegd door het reglement van politie en scheepvaart op de bevaarbare waterwegen;

b) Voor de schepen niet bestemd voor het goederenvervoer, zal de waterverplaatsing bepaald worden overeenkomstig de regelen voor deze schepen bij gezegd artikel 68 bepaald, met dien verstande dat de waterverplaatsing diegene zal zijn, welke overeenkomt met het plan van den grootsten toegelaten diepgang.

De bepalingen van artikel 47, § II, worden, waar het gaat over de binnenschepen, door de volgende vervangen :

De bij artikel 46, § II, bedoelde vracht, met inbegrip van het doorgangsrecht, wordt vooruit vastgesteld op 5 t. h. van de waarde van het schip bij de afvaart. Zij zal ook verschuldigd zijn, zelfs indien het schip geen enkele haven heeft aangedaan.

Kondigen de tegenwoordige wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel bekleed en door den *Moniteur* bekendgemaakt worde.

Gegeven te Brussel, den 28ⁿ November 1928.

ALBERT.

Van 's Konings wege :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
PAUL HYMANS.

De Minister van Justitie,
P.-E. JANSON.

De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,
Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart,
MAURICE LIPPENS.

Met 's Lands zegel gezegeld :
De Minister van Justitie,
P.-E. JANSON.

Loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention internationale pour l'unification de certaines règles relatives aux privilèges et hypothèques maritimes, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926 (1).

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. L'article 23 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 ainsi modifié et complété :

« Art. 23, § 1^{er}. Sont seuls privilégiés sur le navire, sur le fret du voyage pendant lequel est née la créance privilégiée et sur les accessoires du navire et du fret acquis depuis le début du voyage :

» 1° Les frais de justice dus à l'Etat et dépenses encourues dans l'intérêt commun des créanciers, pour la conservation du navire ou pour parvenir à la vente et à la distribution de son prix; les droits de tonnage, de phare ou de port et les autres taxes et impôts publics de mêmes espèces; les frais de pilotage, les frais de garde et de conservation depuis l'entrée du navire dans le dernier port;

(1) *Session 1926-1927.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et projet de loi, n° 332. Séance du 14 juillet 1927.

Session 1927-1928.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Rapport, n° 112. Séance du 22 février 1928.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 2 mai 1928.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport de la commission, n° 175. Séance du 28 juillet 1928.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 31 octobre 1928.

Wet ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de voorrechten en hypotheken op zeeschepen, geteekend te Brussel, op 10 April 1926 (1).

ALBERT, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Artikel 23 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 gewijzigd en aangevuld als volgt :

« Art. 23, § 1. Zijn alleen bevoorrecht op het schip, op de vracht verdiend gedurende de reis, tijdens welke de bevoorechte schuldvordering ontstaan is, en op het toebehooren van het schip en van de vracht, sedert den aanvang van de reis ontstaan :

» 1° De aan den Staat verschuldigde gerechtskosten en de uitgaven in het gemeenschappelijk belang van de schuldeischers gedaan tot het behoud van het schip of ten einde te kunnen geraken tot den verkoop en de verdeeling van de opbrengst; de tonnen-, vuur- of havengelden en andere dergelijke openbare lasten en belastingen; de loodsgelden, de kosten van bewaking en behoud sedert het binnenloopen van het schip in de laatste haven;

(1) Zittijd 1926-1927.

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS.

Bescheiden. — Memorie van toelichting en wetsontwerp, n° 332. Vergadering van 14 Juli 1927.

Zittijd 1927-1928.

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS.

Bescheiden. — Verslag, n° 112. Vergadering van 22 Februari 1928.

Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergadering van 2 Mei 1928.

SENAAT.

Bescheiden. — Verslag van de commissie, n° 175. Vergadering van 28 Juli 1928.

Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergadering van 31 October, 1928.

» 2° Les créances résultant du contrat d'engagement du capitaine, de l'équipage et des autres personnes engagées à bord;

» 3° Les rémunérations dues pour sauvetage et assistance et la contribution du navire aux avaries communes;

» 4° Les indemnités pour abordage ou autres accidents de navigation, ainsi que pour dommages causés aux ouvrages d'art des ports, docks et voies navigables; les indemnités pour lésions corporelles aux passagers et aux équipages; les indemnités pour pertes ou avaries de cargaison ou de bagages;

» 5° Les créances provenant des contrats passés ou d'opérations effectuées par le capitaine hors du port d'attache, en vertu de ses pouvoirs légaux, pour les besoins réels de la conservation du navire ou de la continuation du voyage, sans distinguer si le capitaine est ou non en même temps propriétaire du navire et si la créance est la sienne ou celle des fournisseurs, réparateurs, prêteurs ou autres contractants.

» § II. Les accessoires du navire et du fret visés au § 1^{er} ci-dessus s'entendent :

» 1° Des indemnités dues au propriétaire en raison des dommages matériels subis par le navire et non réparés, ou pour pertes de fret;

» 2° Des indemnités dues au propriétaire pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent soit des dommages matériels subis par le navire et non réparés, soit des pertes de fret;

» 3° Des rémunérations dues au propriétaire pour assistance prêtée ou sauvetage effectué jusqu'à la fin du voyage, déduction faite des sommes allouées au capitaine et autres personnes au service du navire.

» Le prix de passage et, éventuellement, les sommes dues en vertu de l'article 48, § II, du présent Code sont assimilés au fret.

» Ne sont pas considérés comme accessoires du navire ou du fret, les indemnités dues au propriétaire en vertu de contrats d'assurance, non plus que les primes, subventions ou autres subsides nationaux.

» Par dérogation à l'alinéa 1^{er} ci-dessus, le privilège prévu au profit des personnes au service du navire porte sur l'ensemble des frets dus pour tous les voyages effectués pendant le cours du même contrat d'engagement. »

Art. 2. L'article 24 du même livre du Code de commerce est modifié et complété comme suit :

« Art. 24, § 1^{er}. Les créances se rapportant à un même voyage sont privilégiées dans l'ordre où elles sont rangées au § 1^{er} de

» 2° De schuldvorderingen voortspruitende uit de arbeidsovereenkomst van den kapitein, het scheepsvolk en de overige personen welke zich in dienst van het schip aan boord bevinden;

» 3° Het hulp- en bergloon en de bijdrage van het schip in de avarië-grosse;

» 4° De vergoedingen verschuldigd ter zake van aanvaring of andere scheepvaartongevallen, alsmede wegens schade, veroorzaakt aan kunstwerken van havens, dokken en bevaarbare vaarwateren; de vergoedingen verschuldigd ter zake van lichamelijk letsel aan de pasagiers en het scheepsvolk overkomen; de vergoedingen verschuldigd ter zake van verlies of beschadiging van lading, of reisgoed;

» 5° De schuldvorderingen voortspruitende uit overeenkomsten of handelingen, door den kapitein krachtens zijn wettelijke bevoegdheden buiten de thuishaven gesloten of verricht en noodzakelijk tot het behoud van het schip of tot de voortzetting der reis, onverschillig of de kapitein al dan niet terzelfder tijd eigenaar is van het schip en of de schuldvordering de zijne is dan wel die van leveranciers, herstellere, geldschietere of andere contractanten.

» § II. Onder het bij vorenstaande § 1 bedoelde toebehooren van schip en vracht worden begrepen :

» De vergoedingen, aan den eigenaar verschuldigd wegens stoffelijke schade door het schip geleden en niet hersteld, of wegens verlies van vracht;

» 2° De vergoedingen aan den eigenaar verschuldigd voor avarië-grosse, voor zoover deze bestaat hetzij in stoffelijke schade door het schip geleden en niet hersteld, hetzij in verlies van vracht;

» 3° Het loon, aan den eigenaar verschuldigd voor hulpverleening of berging tot aan het einde van de reis, na aftrek van de sommen toegekend aan den kapitein en aan de andere personen in dienst van het schip.

» Het passagegeld en, in voorkomend geval, de sommen verschuldigd krachtens artikel 48, § II, van dit Wetboek, worden gelijkgesteld met de vracht.

» De uit kracht van verzekeringsovereenkomsten aan den eigenaar verschuldigde uitkeeringen worden niet beschouwd als toebehooren van het schip of van de vracht evenmin als de premiën, toelagen of andere tegemoetkomingen van het Rijk.

» In afwijking van vorenstaand 1° lid strekt het voorrecht, ten bate van de personen in dienst van het schip voorzien, zich uit tot het geheel der vrachtgelden, welke voor al de reizen, tijdens dezelfde dienst overeenkomst afegelegd, verschuldigd zijn. »

Art. 2. Artikel 24 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd en aangevuld als volgt :

« Art. 24, § 1. De op een zelfde reis betrekking hebbende schuldvorderingen zijn bevoorrecht in de volgende, waarin zij bij § 1 van

l'article 23 ci-dessus. Les créances comprises dans chacun des numéros viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance du prix.

» Les créances visées aux n^{os} 3 et 5, dans chacune de ces catégories, sont remboursées par préférence dans l'ordre inverse des dates où elles sont nées.

» Les créances se rattachant à un même événement sont réputées nées en même temps.

» § II. Les créances privilégiées du dernier voyage sont préférées à celles des voyages précédents.

» Toutefois, les créances résultant d'un contrat unique d'engagement portant sur plusieurs voyages viennent toutes au même rang avec les créances du dernier voyage.

» § III. En vue de la distribution du prix de la vente des objets affectés par le privilège, les créanciers privilégiés ont la faculté de produire pour le montant intégral de leurs créances, sans déduction du chef des règles sur la limitation, mais sans que les dividendes leur revenant puissent dépasser la somme due en vertu des dites règles.

» § IV. Le privilège sur le fret peut être exercé tant que le fret est encore dû ou que le montant du fret se trouve encore entre les mains du capitaine ou de l'agent du propriétaire. Il en est de même du privilège sur les accessoires.

» § V. Les dispositions de l'article 23 ci-dessus ainsi que celles du présent article sont applicables aux navires exploités par un armateur non-proprétaire ou par un affréteur principal, sauf lorsque le propriétaire s'est trouvé dessaisi par un acte illicite et quand, en outre, le créancier n'est pas de bonne foi. »

Art. 3. L'article 37 du même livre du Code de commerce est ainsi complété :

«

» En outre, les privilèges s'éteignent, en dehors des cas ci-dessus, à l'expiration du délai d'un an, sans que, pour les créances de fournitures visées au n^o 5 de l'article 23 ci-dessus, le délai puisse dépasser six mois.

» Le délai court pour les privilèges garantissant les rémunérations d'assistance et de sauvetage, à partir du jour où les opérations sont terminées; pour le privilège garantissant les indemnités d'abordage et autres accidents et pour les lésions corporelles, du jour où le dommage a été causé; pour le privilège, pour les pertes ou avaries

voorenstaand artikel 23 gerangschikt zijn. Schuldvorderingen, onder hetzelfde nummer vermeld, staan in rang gelijk en deelen pondsgewijze bij ontoereikendheid van de opbrengst.

» De onder n^{rs} 3 en 5 bedoelde schuldvorderingen worden, in elke dezer categoriën, bij voorrang betaald in omgekeerde volgorde van de tijdstippen waarop zij ontstaan zijn.

» De schuldvorderingen, die betrekking hebben op een zelfde voorval, worden geacht gelijktijdig te zijn ontstaan.

» § II. De bevoorrechte schuldvorderingen van de laatste reis hebben voorrang boven die van de voorgaande reizen.

» De schuldvorderingen, voortspuitende uit een en dezelfde dienstovereenkomst welke zich heeft uitgestrekt over meerdere reizen, staan evenwel alle in rang gelijk met de schuldvorderingen ontstaan gedurende de laatste reis.

» § III. Met het oog op de verdeling van de opbrengst van den verkoop der goederen waarop het voorrecht kan worden uitgeoefend, zijn de bevoorrechte schuldeischers gerechtigd op te komen voor het totaal bedrag van hunne schuldvorderingen, zonder dat daarbij rekening behoeft te worden gehouden met hetgeen krachtens de regelen op de beperkte aansprakelijkheid daarop zou moeten worden ingekort; evenwel mag het aan hen uit te keeren bedrag niet hooger zijn dan de krachtens voormelde regelen verschuldigde som.

» § IV. Het voorrecht op de vracht kan uitgeoefend worden zolang de vracht nog verschuldigd is of het bedrag van de vracht zich nog in handen van den kapitein of van den vertegenwoordiger van den eigenaar bevindt. Hetzelfde geldt ten aanzien van het voorrecht op het toebehooren.

» § V. De bepalingen van vorenstaand artikel 23, alsmede die van dit artikel zijn van toepassing op door eenen reeder die niet eigenaar is of door eenen bevrachter van het geheele schip geëxploiteerde schepen, tenzij den eigenaar door een onrechtmatige daad het bezit er van verloren heeft en daarenboven de schuldeischer niet te goeder trouw is. »

Art. 3. Artikel 37 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel wordt aangevuld als volgt :

«

» Bovendien gaan de voorrechten, buiten de hiervoren voorziene gevallen, te niet na tijdsverloop van één jaar, met uitzondering van de onder n^r 5 van vorenstaand artikel 23 bedoelde schuldvorderingen wegens leveranties, waarvoor de termijn niet meer dan zes maanden mag bedragen.

» Voor de voorrechten tot waarborging van hulp- en bergloon loopt de termijn te rekenen van den dag waarop de verrichtingen geëindigd zijn; voor het voorrecht tot waarborging van vergoedingen wegens aanvaring en andere ongevallen en wegens lichamelijk letsel, van den dag waarop de schade veroorzaakt werd;

de cargaison ou des bagages, du jour de la délivrance de la cargaison ou des bagages ou de la date à laquelle ils eussent dû être délivrés; pour les réparations et fournitures et autres cas visés au n° 5 de l'article 23, à partir du jour de la naissance de la créance. Dans tous les autres cas, le délai court à partir de l'exigibilité de la créance.

» La faculté de demander des avances ou des acomptes n'a pas pour conséquence de rendre exigibles les créances des personnes engagées à bord, visées au n° 2 de l'article 23.

» Le fait que le navire grevé n'a pu être saisi dans les eaux territoriales de l'Etat dans lequel le demandeur a son domicile ou son principal établissement proroge le délai ci-dessus fixé, sans que ce délai puisse dépasser trois ans depuis la naissance de la créance. »

Art. 4. L'article 63 du même livre du Code de commerce est complété comme suit :

«
» L'état des inscriptions hypothécaires existant sur le navire. »

Art. 5. L'article 279 du livre II du Code de commerce est supprimé.

Art. 6. Les articles 68, 70 et 72 du même livre du Code de commerce sont modifiés comme suit :

« Art. 68. Lorsque les propriétaires ou leurs fondés de pouvoirs sont sur les lieux, le capitaine ne peut, sans leur autorisation spéciale, faire travailler au radoub du bâtiment, acheter des voiles, cordages et autres choses pour le bâtiment, ni fréter le navire.

» Art. 70. Si, pendant le cours du voyage il y a nécessité de pourvoir à des réparations, achats de victuailles ou autres besoins pressants du navire, le capitaine, après l'avoir constaté par un procès-verbal signé des principaux de l'équipage, pourra, en se faisant autoriser en Belgique par le tribunal de commerce ou, à défaut, par le juge de paix, à l'étranger par le consul ou le vice-consul, ou, à défaut, par le magistrat des lieux, emprunter sur le chargement ou mettre en gage des marchandises jusqu'à concurrence de la somme que les besoins constatés exigent.

» Le magistrat qui a autorisé l'emprunt en fera mention au registre de bord.

voor het voorrecht ten aanzien van verlies of beschadiging van lading of reisgoed, van den dag waarop de lading of het reisgoed werd of moest zijn afgeleverd; voor herstelling en leveranties en ander onder n^o 5 van artikel 23 bedoelde gevallen, te rekenen van den dag waarop de schuldvordering ontstaan is. In al de overige gevallen loopt de termijn te rekenen van den dag waarop de schuldvordering opeischbaar is geworden.

» Het recht om voorschotten of betalingen of afrekening te vragen heeft niet ten gevolge dat de onder n^o 2 van artikel 23 bedoelde schuldvorderingen van de aan boord in dienst zijnde personen opeischbaar worden.

» Door het feit dat het bezwaarde schip niet kan worden in beslag genomen in de territoriale wateren van den Staat waarin de eischer zijne woonplaats of de hoofdzetel van zijn bedrijf heeft, wordt de hiervoren gestelde termijn verlengd, behoudens dat die termijn niet langer mag zijn dan drie jaar te rekenen van af het ontstaan der schuldvordering. »

Art. 4. Artikel 63 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel wordt aangevuld als volgt :

«

» De staat van de hypothecaire inschrijvingen waarmede het schip bezwaard is. »

Art. 5. Artikel 279 van boek II van het Wetboek van Koophandel vervalt.

Art. 6. Artikelen 68, 70 en 72 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel worden gewijzigd als volgt :

« Art. 68. Wanneer de eigenaars of hunne gevolmachtigden zich ter plaatse bevinden, mag de kapitein, zonder hun bijzondere toestemming, het schip niet laten herstellen, geen zeilen, touwen en andere voorwerpen voor het schip aankopen of het schip niet vervoeren.

» Art. 70. Indien er gedurende de reis noodzakelijkheid bestaat om herstellingen te doen, levensmiddelen aan te koopen of in andere dringende behoeften van het schip te voorzien, mag de kapitein, na tot bewijs van die noodzakelijkheid, een proces-verbaal door den voornaamsten van het scheepsvolk te hebben doen teekenen en na bekomen machtiging, in België, van de rechtbank van koophandel of, indien deze ontbreekt, van den vrederechter en, in het buitenland, van den concul of den vice-consul of, zoo deze ontbreekt, van den plaatselijken magistraat, onder verband van de lading, geld opnemen of goederen verpanden tot beloop van de voor de vastgestelde behoeften benoodigde som.

» De magistraat, die tot de geldopneming machtiging gegeven heeft, vermeldt zulks op het scheepsjournaal.

» L'affrèteur unique ou les chargeurs divers qui sont tous d'accord peuvent s'opposer à la mise en gage de leurs marchandises en les déchargeant et en payant le fret en proportion de ce que le voyage est avancé.

» A défaut de consentement d'une partie des chargeurs, ceux qui veulent user de la faculté de déchargement sont tenus du fret entier sur leurs marchandises.

» Dans les deux cas, ceux qui auront fait décharger leurs marchandises devront payer leur quote-part dans les avaries survenues jusqu'au moment du déchargement.

» Art. 72. Le capitaine qui aura pris de l'argent sur le corps, ravitaillement ou équipement du navire, qui aura vendu des marchandises ou qui, sans nécessité, aura emprunté sur le chargement ou qui aura employé dans ses comptes des avaries et des dépenses supposées, sera responsable envers l'armement et personnellement tenu du remboursement de l'argent ou du paiement des objets, sans préjudice de la poursuite criminelle, s'il y a lieu. »

Art. 7. L'article 272 du même livre du Code de commerce est complété comme suit :

«
» Toutefois, les dispositions du 5° de l'article 23, § 1^{er}, du titre 1^{er} ci-dessus ne sont pas applicables à la navigation intérieure. »

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 28 novembre 1928.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
PAUL HYMANS.

Le Ministre de la Justice,
P.-E. JANSON.

Le Ministre des Chemins de fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,
MAURICE LIPPENS.

Scellé du sceau de l'Etat :

Le Ministre de la Justice,
P.-E. JANSON.

» De eenige bevrachter of de onderscheiden inladers, die het allen met elkaar eens zijn, kunnen zich tegen het verpanden van hunne goederen verzetten door deze te lossen en de vracht te betalen naar verhouding van het afgelegde gedeelte van de reis.

» Ontbreekt de toestemming van een gedeelte der inladers, dan zijn zij, die van het recht om hunne goederen te lossen gebruik willen maken, gehouden tot betaling van de volle vracht op die goederen.

» In beide gevallen moeten zij, die hunne goederen hebben doen lossen, hun aandeel betalen in de avarij, opgelopen tot op het oogenblik van het lossen.

» Art. 72. De kapitein, die geld heeft opgenomen op het casco, den mondvoorraad of de uitrusting van het schip, die goederen verkocht heeft of die buiten noodzakelijkheid geld geleend heeft op de lading of die verdichte avarijen en uitgaven in rekening heeft gebracht, is aan de reederij verantwoordelijk en persoonlijk gehouden het geld terug te geven of de voorwerpen te betalen, onverminderd de vervolgingen tot straf, zoo daartoe gronden zijn. »

Art. 7. Artikel 272 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel wordt aangevuld als volgt :

«
» Nochtans zijn de bepalingen onder 5^o van artikel 23, § 1, van vorenstaande titel I niet toepasselijk op de binnenscheepvaart. »

Kondigen deze wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel bekleed en door den *Moniteur* bekendgemaakt worde.

Gegeven te Brussel, den 28^o November 1928.

ALBERT.

Van 's Konings wege :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
PAUL HYMANS.

De Minister van Justitie,
P.-E. JANSON.

De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,
Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart,
MAURICE LIPPENS.

Met 's Lands zegel gezegeld :

De Minister van Justitie,
P.-E. JANSON.

Loi ayant pour objet la mise en concordance de la législation belge avec la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles, le 25 août 1924 (1).

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. 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 :

§ I. 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'affréteur 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;

(1) *Session de 1926-1927.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et projet de loi, n° 334. Séance du 14 juillet 1927.

Session de 1927-1928.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Rapport, n° 112. Séance du 22 février 1928.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 2 mai 1928.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport de la commission, n° 175. Séance du 28 juillet 1928.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 31 octobre 1928.

Wet ten doel hebbende de Belgische wetgeving in overeenstemming te brengen met het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen in zake cognossemerten, geteekend te Brussel, op 25 Augustus 1924 (1).

ALBERT, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. 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 :

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

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

b) « Vervoerovereenkomst » geldt alleen voor het vervoercontract, zooals dit blijkt uit een cognossement of eenig dergelijk document recht gevende op de daarin vermelde goederen, voor zoover

(1) *Zittijd* 1926-1927.

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS.

Bescheiden. — Memorie van toelichting en wetsontwerp, n^o 334. Vergadering van 14 Juli 1927.

Zittijd 1927-1928.

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS.

Bescheiden. — Verslag, n^o 112. Vergadering van 22 Februari 1928.

Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergadering van 2 Mei 1928.

SENAAT.

Bescheiden. — Verslag van de commissie, n^o 175. Vergadering van 28 Juli 1928.

Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergadering van 31 October 1928.

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 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 § VI, 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° 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° Le transporteur, sous réserve des dispositions du § IV, 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° Après avoir reçu et pris en charge les marchandises, le transporteur ou le capitaine ou agent du transporteur devra, sur demande du chargeur, délivrer 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;

zulk document betrekking heeft op vervoer van goederen over zee; het geld insgelijks voor het cognossement of dergelijk document, krachtens een charterpartij opgemaakt, van het oogenblik dat zulk een cognossement of dergelijk document, recht gevende 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 vervoerovereenkomst 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 § VI, zullen, bij iedere vervoerovereenkomst 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 invoeren de bevoegdheden en ontheffingen van aansprakelijkheid zooals een en ander hieronder is vermeld.

§ III. 1° 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, waarin goederen worden vervoerd, om die goederen daarin te bergen, te vervoeren en goed te houden;

2° Onder voorbehoud van het bepaalde bij § IV, 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° 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, 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 stempelings 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) 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 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;

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 nauwkeurig 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 in te staan voor de juistheid van door hem opgegeven merken, getal, hoeveelheid en gewicht, en de inlader zal den vervoerder schadeloos stellen voor alle verliezen, schaden en kosten welke mochten voortvloeien uit of het gevolg zijn van onjuistheden in de opgave van deze bijzonderheden. Het recht van den vervoerder op dergelijke schadeloosstelling beperkt in geen 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 de 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 rechtvordering wordt ingesteld binnen één jaar nadat de goederen zijn of behooren te zijn afgeleverd.

Indien er zekerheid of vermoeden bestaan 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° 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 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 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 partie 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.

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, indien hij vooraf eenig op die goederen rechtgevend 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 aansprakelijk mocht worden verminderd op andere wijze dan in dit artikel is voorzien zal van nul en geener waarde en geenerlei effecten sorteeren. Een beding krachtens hetwelk 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 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 den 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 voortspuitende 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) Des périls, dangers ou accidents de la mer ou 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 lock-outs 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 en mer;

m) De la freinte en volume ou en 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

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 inbeslagname 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 elk ander verlies, of elk andere 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 opzettingen;

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 zijden 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 vervoerovereenkomst beschouwd en de vervoerder is niet aansprakelijk voor eenig 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 belg's

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 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 fautive 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 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, sont libres, pour des marchandises déterminées, quelles qu'elles

of zeventien duizend vijfhonderd frank per colo of eenheid, tenzij den aard en de waarde van de goederen 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 scheidt 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 maximum-bedrag, 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, in dien aard of waarde daarvan door den inlader opzettelijk verkeerdelijk in het cognossement is aangegeven;

5° Goederen van ontvlambaren, ontplofbaren of gevaarlijken aard, ingeladen buiten voorkennis en toestemming van der vervoerder of diens kapitein of agent, mogen te 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 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 inlader afgeleverd cognossement is opgenomen.

Geenerlei bepaling van dit artikel is toepasselijk op charterpartijen; indien evenwel een schip is bevracht onder een charterpartij en cognossement worden uitgegeven, zoo moeten deze cognossement 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 inlader vrijstaan, om ten opzichte van eenige bijzondere

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 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 connaissement 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 de commerce est modifié et complété comme suit :

Sans préjudice des 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.

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 wordt of zal worden afgegeven en de conditiën waaromtrent men overeengekomen is, worden opgenomen in een ontvangstbewijs, 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 den 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 de voorwaarden van het vervoer van dien aard zijn, dat zij een bijzondere overeenkomst rechtvaardigen.

§ VII. Geen van de in dit artikei 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 vermeld dat de « regelen van artikel 91 » er toepasselijk op zijn.

Art. 2. Artikel 87 van hetzelfde boek van het Wetboek van Koophandel wordt gewijzigd en aangevuld als volgt :

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

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

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 connaissement.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 28 novembre 1928.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
PAUL HYMANS.

Le Ministre de la Justice,
P.-E. JANSON.

Le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,
MAURICE LIPPENS.

Scellé du sceau de l'Etat :
Le Ministre de la Justice,
P.-E. JANSON.

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 voortspruitende uit eene bodemrijovereenkomst, 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. 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.

Kondigen de tegenwoordige wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel bekleed en door den *Moniteur* bekendgemaakt worde.

Gegeven te Brussel, den 28ⁿ November 1928.

ALBERT.

Van 's Konings wege :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
PAUL HYMANS.

De Minister van Justitie,
P.-E. JANSON.

De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,
Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart,
MAURICE LIPPENS.

Met 's Lands zegel gezegeld :
De Minister van Justitie,
P.-E. JANSON.

Loi ayant pour objet l'introduction dans la législation belge des dispositions conformes à celles de la convention internationale pour l'unification de certaines règles concernant les immunités des navires d'Etat, signée à Bruxelles, le 10 avril 1926 (1).

ALBERT, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Les Chambres ont adopté et Nous sanctionnons ce qui suit :

Article 1^{er}. Les navires de mer appartenant à l'Etat et les navires exploités ou affrétés par lui, les cargaisons lui appartenant, les cargaisons et passagers transportés par les navires ci-dessus, de même que l'Etat, propriétaire, armateur ou affréteur de ces navires ou propriétaire de ces cargaisons sont soumis, en ce qui concerne les réclamations relatives à l'exploitation de ces navires ou au transport de ces cargaisons, aux mêmes obligations que celles applicables aux navires, cargaisons et armements privés.

Art. 2. Pour ces responsabilités et obligations, les règles concernant la compétence des tribunaux, les actions en justice et la procédure sont les mêmes que pour les navires de commerce appartenant ou exploités par des particuliers et pour les cargaisons privées et leurs propriétaires.

Art. 3. Les dispositions des deux articles précédents ne sont pas applicables aux navires de guerre, aux yachts, navires de surveillance, bateaux-hôpitaux, navires auxiliaires, navires de ravitaillement et autres bâtiments appartenant à l'Etat ou exploités par lui et affectés exclusivement, au moment de la naissance de la créance ou au moment des mesures de saisie, arrêt ou détention, à un service d'intérêt public non commercial.

(1) *Session 1926-1927.*

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Exposé des motifs et projet de loi, n° 335. Séance du 14 juillet 1927.

Session 1927-1928.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS.

Documents parlementaires. — Rapport, n° 112. Séance du 22 février 1928.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 2 mai 1928.

SÉNAT.

Documents parlementaires. — Rapport de la commission, n° 175. Séance du 28 juillet 1928.

Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 31 octobre 1928.

Wet ten doel hebbende het invoeren in de Belgische wetgeving van beschikkingen gelijkloidend met deze van het internationaal verdrag tot het vaststellen van eenige eenvormige regelen betreffende de immunitäten van de Staatschepen, geteekend te Brussel, op 10 April 1926 (1).

ALBERT, Koning der Belgen,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

De Kamers hebben aangenomen en Wij bekrachtigen hetgeen volgt :

Artikel 1. Zeeschepen, welke aan den Staat toebehooren en schepen door hem geëxploiteerd of bevracht, aan den Staat toebehoorende ladingen, de in hiervoren bedoelde schepen vervoerde ladingen en passagiers, evenals de Staat, eigenaar, reeder of bevrachter van zulke schepen of eigenaar van zulke ladingen, zijn, ten opzichte van vorderingen betreffende de exploitatie van zulke schepen of het vervoer van zulke ladingen, onderworpen aan dezelfde regelen in zake aansprakelijkheid en aan dezelfde verbintenissen als die welke op particuliere schepen, ladingen en reederijen van toepassing zijn.

Art. 2. Ten opzichte van die aansprakelijkheid en verbintenissen zijn de regelen betreffende de bevoegdheid der rechtbanken, de rechtsvorderingen en de rechtspleging dezelfde als voor aan particulieren toebehoorende of door hen geëxploiteerde koopvaardij-schepen en voor de particulier ladingen en hare eigenaars.

Art. 3. De bepalingen van de twee voorgaande artikelen zijn niet van toepassing op oorlogsschepen, jachten, schepen belast met eenig toezicht, hospitaalschepen, hulpschepen, bevoorradingschepen en andere aan den Staat toebehoorende of door hem geëxploiteerde vaartuigen die bij het ontstaan van de schuldvordering, bij de inbeslagname, het ophouden of terughouden uitsluitend gebezigd voor een regeringsdienst waarmede geen handelsdoeleinden worden beoogd.

(1) Zittijd 1926-1927.

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS.

Bescheiden. — Memorie van toelichting en wetsontwerp, n^o 335. Vergadering van 14 Juli 1927.

Zittijd 1927-1928.

KAMER DER VOLKSVERTEGENWOORDIGERS.

Bescheiden. — Verslag, n^o 112. Vergadering van 22 Februari 1928.

Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergadering van 2 Mei 1928.

SENAAT.

Bescheiden. — Verslag van de commissie, n^o 175. Vergadering van 28 Juli 1928.

Handelingen. — Bespreking en aanneming. Vergadering van 31 October 1928.

Art. 4. Les navires visés à l'article 3 ci-dessus ne peuvent faire l'objet de saisie, d'arrêt ou de détention par une mesure de justice quelconque.

Toutefois, les tribunaux compétents aux termes de l'alinéa 3 de l'article 12 de la loi du 25 mars 1876 et de la loi du 27 mars 1891 connaîtront, sans que l'Etat puisse se prévaloir de son immunité, de toute action dirigée contre lui du chef :

- 1° D'abordage ou d'autres accidents de navigation;
- 2° D'assistance, de sauvetage ou d'avaries communes;
- 3° De réparations, fournitures ou autres contrats relatifs au navire.

Art. 5. Les règles des articles 3 et 4 ci-dessus sont applicables aux cargaisons appartenant à l'Etat et transportées à bord des navires visés à l'article 3.

Les cargaisons appartenant à l'Etat et transportées à bord des navires de commerce dans un but d'intérêt public non commercial ne peuvent faire l'objet de saisie, d'arrêt ou de détention par mesure de justice.

Toutefois, les actions du chef d'abordage, d'accident maritime, d'assistance, de sauvetage ou d'avaries communes intéressant ces cargaisons, ainsi que les actions du chef de contrats relatifs à ces cargaisons pourront être poursuivies devant les tribunaux compétents, conformément aux dispositions visées à l'alinéa 2 de l'article 4 ci-dessus.

Art. 6. L'Etat pourra invoquer dans les actions dirigées contre lui, conformément aux articles précédents, tous les moyens de défense, de prescription et de limitation de responsabilité dont peuvent se prévaloir les navires privés, leurs propriétaires, armateurs ou affrêteurs.

Promulguons la présente loi, ordonnons qu'elle soit revêtue du sceau de l'Etat et publiée par le *Moniteur*.

Donné à Bruxelles, le 28 novembre 1928.

ALBERT.

Par le Roi :

Le Ministre des Affaires étrangères,
PAUL HYMANS.

Le Ministre de la Justice,
P.-E. JANSON.

Le Ministre des Chemins de Fer, Marine, Postes,
Télégraphes, Téléphones et Aéronautique,
MAURICE LIPPENS.

Scellé du sceau de l'Etat :
Le Ministre de la Justice,
P.-E. JANSON.

Art. 4. De bij voorgaand artikel 3 bedoelde schepen kunnen niet in beslag genomen, opgehouden of teruggehouden worden tengevolge van eenigerlei gerechtelijken maatregel.

De bevoegde rechtbanken nemen evenwel kennis luidens alinea 3 van artikel 12 van de wet van 25 Maart 1876, en luidens de wet van 27 Maart 1891, zonder dat de Staat zich op zijne immuniteit kan beroepen, van om het even welke tegen den Staat ingestelde rechtsvordering wegens :

- 1° Aanvaring of andere scheepsvaartongevallen;
- 2° Hulp, berging of avarij-grosse;
- 3° Herstellingen, leveringen of andere overeenkomsten op het schip betrekking hebbend.

Art. 5. De regelen van voorgaande artikelen 3 en 4 zijn van toepassing op de aan den Staat toebehoorende ladingen, welke aan boord van de bij artikel 3 bedoelde schepen worden vervoerd.

De aan den Staat toebehoorende ladingen, welke voor regeerings-en niet voor handelsdoeleinden aan boord van handelsschepen worden vervoerd, kunnen niet in beslag genomen, aangehouden of opgehouden worden bij gerechtelijken maatregel.

De rechtsvorderingen wegens aanvaring, scheepsvaartongevallen, hulp, berging of avarij-grosse betreffende die ladingen, alsmede de rechtsvorderingen uit hoofde van contracten aangaande die ladingen, kunnen evenwel vervolgd worden voor de rechtbanken, bevoegd overeenkomstig de bepalingen van alinea 2 van artikel 4 hierboven.

Art. 6. De Staat zal voor zich kunnen inroepen in de tegen hem, overeenkomstig voorgaande artikelen, ingestelde rechtsvorderingen al de weermiddelen, verjaringen en beperkingen van aansprakelijkheid waarvan particuliere schepen en hunne eigenaars, reeders of bevrachters zich kunnen bedienen.

Kondigen de tegenwoordige wet af, bevelen dat zij met 's Lands zegel bekleed en door den *Moniteur* bekendgemaakt worde.

Gegeven te Brussel, den 28ⁿ November 1928.

ALBERT.

Van 's Konings wege :

De Minister van Buitenlandsche Zaken,
PAUL HYMANS.

De Minister van Justitie,
P.-E. JANSON.

De Minister van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen,
Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart,
MAURICE LIPPENS.

Met 's Lands zegel gezegeld :
De Minister van Justitie,
P.-E. JANSON.

Imprimerie MONITEUR BELGE Drukkerij
Directeur : Jean Pladet
Rue de Louvain, 40, Leuvensche straat
Bruxelles. — Brussel.

—
1937
