

**5 MAI 1936. - Loi sur l'affrètement fluvial.**

**(NOTE : Consultation des versions antérieures à partir du 27-11-1997 et mise à jour au 31-12-2010)**

**Article 1.** Toute convention ayant pour objet l'utilisation d'un bateau d'intérieur en vue du transport ou du séjour de marchandises est, sauf stipulation contraire, régie par les dispositions de la présente loi.

**Art. 2.** Le contrat d'affrètement d'un bateau d'intérieur se constate par les modes de preuve admis en matière de commerce.

**Art. 3.** Pour l'application de la présente loi, on entend par affréteur celui qui sert d'intermédiaire pour la conclusion d'un contrat d'affrètement; par chargeur, celui qui charge le bateau au port d'embarquement; par destinataire, celui auquel la marchandise doit être délivrée à destination; par batelier, le patron propriétaire du bateau ou le contremaître préposé du propriétaire.

**Art. 4.** Le prix du loyer d'un bateau d'intérieur est appelé fret. Il est réglé par les conventions des parties.

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

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

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

La commission est due par le batelier. Elle est exigible dès le moment où les connaissements sont soumis à la signature du batelier, conformément à l'article 14. Le paiement de la commission effectué à ce moment constitue un règlement définitif et les parties ne sont pas recevables à en demander la revision, quel que soit le montant du fret effectivement payé au batelier à la fin du voyage.

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

**Art. 6.** Quel que soit le mode d'affrètement, le batelier doit à ses frais amener le bateau à l'endroit désigné pour le chargement ou le déchargement.

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

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

**Art. 7.** Si le contrat ne stipule qu'un lieu de chargement ou de déchargement, le batelier doit néanmoins, s'il en est requis, charger au port de charge et décharger au port de destination aux différents emplacements désignés respectivement par le chargeur et le destinataire. Ces déhalages se font à la diligence et aux frais respectifs du chargeur ou

du destinataire.

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

**Art. 8.** Les opérations de chargement, d'arrimage et de déchargement se font, sous la surveillance du batelier, par les soins et aux frais du chargeur et du destinataire.

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

**Art. 9.** A la fin du chargement, il est dressé une reconnaissance de la totalité des quantités chargées. Cette reconnaissance se nomme connaissance.

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

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

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

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

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

**Art. 10.** Si le chargement ou le déchargement sont faits par une seule équipe ou par des équipes travaillant successivement, le batelier doit vérifier le nombre de colis chargés ou déchargés. A défaut, par lui, de procéder à ce contrôle, le chargeur et le destinataire ont le droit de mentionner, le premier dans les récépissés et le connaissance, le second dans les récépissés et la décharge, les quantités constatées par leurs délégués respectifs.

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

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

**Art. 11.** Pour les marchandises en vrac, il est procédé aux constatations par des peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés; s'il n'y a pas dans le port de peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés, les constatations sont faites par des peseurs, jaugeurs ou mesureurs désignés par les parties.

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

**Art. 12.** Les constatations faites dans les conditions indiquées à l'article précédent

servent de base à l'établissement du connaissement et de la décharge.

Si les parties ne sont pas d'accord sur le poids embarqué, il est fait mention de leur désaccord dans le connaissement. Dans ce cas, le bateau doit rester à la disposition et sous le contrôle du chargeur pendant une durée qui ne peut excéder vingt-quatre heures. Les parties peuvent se mettre d'accord pour désigner un convoyeur qui accompagnera le bateau jusqu'à son lieu de destination. Le chargeur, de même que le batelier, peut aussi faire procéder au plombage du bateau et à la prise contradictoire d'échelles du bateau en tenant compte de l'eau se trouvant dans les caisses de pompes. Les frais en résultant seront supportés par la partie succombante.

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

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

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

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

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

**Art. 13.** Les tolérances en matière de freinte de route font, s'il il y a lieu, l'objet de stipulations particulières dans le contrat d'affrètement.

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

A défaut de stipulations dans le contrat d'affrètement, la freinte de route est déterminée d'après les usages du lieu de déchargement.

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

**Art. 14.** Le connaissement doit être soumis à la signature du batelier au plus tard vingt-quatre heures après la fin du chargement, dimanches et jours fériés légaux non compris. Si le connaissement n'est pas soumis à sa signature dans ce délai, le batelier peut réclamer des surestaries à partir du jour où il proteste par une mise en demeure en raison de ce retard, mais il ne peut entreprendre le voyage avant d'avoir signé le connaissement.

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

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

**Art. 15.** Le batelier peut, au moment de la signature du connaissement, exiger le paiement anticipatif du tiers du fret.

**Le batelier doit signer le connaissement quel que soit le fret y inséré, sauf à réclamer anticipativement ou à bonifier à l'affréteur, sous forme d'avance, la différence entre le fret contractuel et le fret mentionné au connaissement, sans commission ni intérêt.**

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

**Art. 16. Les opérations de chargement et de déchargement peuvent avoir lieu tant de jour que de nuit ainsi que les dimanches et jours fériés légaux.**

**[<sup>1</sup> Le Roi détermine les compensations applicables en cas de chargement ou déchargement en dehors des heures normales de travail, de même que les parties d'une journée auxquelles cela s'applique.]<sup>1</sup>**

-----  
**(1)<L 2010-12-29/01, art. 95, 005; En vigueur : 31-12-2010>**

**Art. 17. Le délai alloué au chargeur ou au destinataire, pour effectuer le chargement ou le déchargement, se nomme : délai de starie.**

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

**[<sup>1</sup> Le délai de starie est formulé en jours entiers ou en parties d'une journée.]<sup>1</sup>**

-----  
**(1)<L 2010-12-29/01, art. 96, 005; En vigueur : 31-12-2010>**

**Art. 18. Si le chargeur ou le destinataire ne procède pas au chargement ou au déchargement dans le délai visé à l'article précédent, il est dû au batelier une indemnité dénommée surestarie.**

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

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

**Art. 19. Le délai de starie commence à courir le lendemain du jour de l'arrivée du bateau au lieu désigné : a) dans le contrat d'affrètement pour le chargement; b) dans le connaissement pour le déchargement.**

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

**[<sup>1</sup> Si le délai de starie est formulé en parties d'une journée la notion jour est remplacé par partie d'une journée.]<sup>1</sup>**

-----  
**(1)<L 2010-12-29/01, art. 97, 005; En vigueur : 31-12-2010>**

**Art. 20. L'arrivée du bateau au lieu désigné dans le contrat d'affrètement pour le chargement, ou dans le connaissement pour le déchargement, est constatée à la diligence du batelier par celui qui a l'obligation de faire opérer le chargement ou le déchargement du bateau. Cette personne délivre immédiatement une déclaration écrite de cette constatation : à défaut de ce faire, ou si cette personne est absente, le batelier lui notifie**

par avis écrit ou par voie télégraphique la date d'arrivée du bateau à destination.

**Art. 21.** Les dimanches et jours fériés légaux pendant lesquels il n'est pas procédé au chargement ou au déchargement ne comptent pas dans le délai de starie.

**Art. 22.** Les surestaries sont dues de plein droit à l'expiration des jours de starie sans qu'aucune notification soit nécessaire.

**Art. 23.**<sup>1</sup> Les surestaries courent sans interruption et se calculent, en fonction des modalités de fixation du délai de starie, par jours entiers mais aussi par parties d'une journée jusqu'à la fin du chargement ou du déchargement, y compris les dimanches et jours fériés.]<sup>1</sup>

-----  
(1)<L 2010-12-29/01, art. 98, 005; En vigueur : 31-12-2010>

**Art. 24.** S'il y a plusieurs chargeurs ou destinataires, le délai de starie se calcule séparément pour chacun d'eux sur la base des quantités qu'il a à recevoir ou à décharger.

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

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

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

**Art. 25.** Les surestaries encourues au port de charge sont dues par celui pour compte de qui le bateau est affrété; celles qui sont encourues au port de destination sont dues par celui qui présente le connaissement pour prendre réception de la cargaison.

**Art. 26.**A l'expiration d'un délai de surestaries dont la durée est équivalente à celle du délai de starie, sans pouvoir excéder quinze jours, le batelier peut, soit au port de charge, soit au port de destination, exiger les contre-staries. Les contre-staries ne sont dues qu'à partir du lendemain du jour où le batelier adresse une mise en demeure à cet effet. L'indemnité des contre-staries est équivalente à l'indemnité des surestaries, majorée de cinquante pour cent.

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

[<sup>1</sup> Si le délai de starie est formulé en parties de journée, les délais mentionnés, le délai de quinze jours compris, sont appliqués en proportion et la notion susmentionnée jour est remplacé par partie d'une journée.]<sup>1</sup>

-----  
(1)<L 2010-12-29/01, art. 99, 005; En vigueur : 31-12-2010>

**Art. 27.** Lorsque le chargeur n'a pas chargé la quantité de marchandises mentionnée au contrat d'affrètement, le batelier a néanmoins droit au fret entier pour le chargement complet pour lequel le bateau a été affrété. Il peut soit exiger du chargeur, avant le départ, le paiement du fret sur les quantités non embarquées, soit exiger l'insertion dans le connaissement d'une clause constatant que le fret sera dû sur la quantité totale fixée au contrat. Si le chargeur charge une quantité supérieure aux quantités convenues, le batelier a droit au fret conventionnel sur l'excédent.

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

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

**Art. 28.** La responsabilité du batelier cesse à partir du moment où le déchargement a pris fin.

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

**Art. 29.** Lorsque, pour atteindre le port de destination, le bateau doit naviguer sur un fleuve ou sur une rivière à courant libre, le batelier ne peut être obligé de charger la totalité de la quantité stipulée si le niveau d'eau est tel que le bateau ne pourrait, avec un plein chargement, arriver à destination. Dans ce cas, le fret ne sera dû que sur les quantités embarquées, pour autant que le bateau soit chargé pendant la staries, sinon le batelier est en droit de réclamer le fret intégral sur la quantité stipulée.

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

**Art. 30.** Le batelier répond des pertes et avaries à la marchandise, s'il ne prouve pas que la perte ou l'avarie est due à un fait qui ne peut lui être imputé.

**Art. 31.** Le batelier n'est pas responsable des pertes ou dommages résultant de l'état d'innavigabilité du bateau s'il prouve qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour mettre le bateau en état de navigabilité et ses cales en bon état.

**Art. 32.**<sup>1</sup> Le batelier n'est pas responsable du dommage occasionné à la cargaison par un accident de navigation, même si cet accident est dû à une fausse manoeuvre dans la conduite du bateau, mais il doit, pour bénéficier de cette exonération, produire une preuve dont il ressort que le bateau répond aux conditions techniques pour les bateaux de navigation intérieure, fixées par le Roi, et établir qu'au moment de l'accident il était à bord et que le bateau disposait d'un équipage conformément aux règles prescrites par le Roi.<sup>1</sup>

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

---

(1)<L 2009-05-06/03, art. 7, 004; En vigueur : 29-05-2009>

**Art. 33.** Dans tout contrat ou connaissance relatifs à un voyage s'effectuant tout entier à l'intérieur du Royaume, il est interdit de stipuler que le batelier sera exonéré de sa responsabilité pour perte ou avarie provenant de négligence, faute ou manquement dans les soins à donner à la cargaison. Toute clause supprimant ou atténuant cette responsabilité, sous quelque forme que ce soit, est nulle et sans effet.

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

**Art. 34.** Il n'est pas interdit au batelier de stipuler l'exonération de sa responsabilité pour la perte ou le dommage survenant aux marchandises, soit avant le chargement, soit après le déchargement.

**Art. 35.** L'acceptation du solde du fret calculé sur le poids débarqué n'implique pas de la part du batelier la reconnaissance du manquant.

**Art. 36.** Celui qui a affrété un bateau et qui rompt le contrat avant d'avoir rien chargé doit une indemnité équivalente au tiers du fret, calculé sur la totalité des quantités à charger. Si la rupture survient après l'expiration du délai de starie, il doit en outre les surestaries et contre-staries éventuelles encourues.

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

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

**Art. 37.** Le chargeur a l'option de résilier l'affrètement si le batelier ne se trouve pas au temps convenu à l'endroit désigné pour le chargement. Le chargeur doit faire constater par un procès-verbal dressé par un huissier ou signé, soit par un agent du port ou des ponts et chaussées, soit par deux témoins, que le bateau affrété ne se trouve pas au lieu de chargement.

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

**Art. 38.** Celui qui a affrété un bateau peut résilier le contrat sans indemnité, si l'assureur du chargement refuse le bateau, à condition que ce refus soit justifié par le mauvais état du bateau et que le batelier ait été avisé par écrit de cette décision dans les deux jours de la date de l'affrètement.

**Art. 39.** Lorsque le contrat d'affrètement indique le nom du navire amenant la marchandise à charger dans le bateau, l'affrètement peut être résilié par le chargeur si le navire n'arrive pas avant l'expiration du temps de starie, ou s'il est constaté avant l'expiration de ce délai que la marchandise est avariée et ne peut être embarqué.

Avis écrit doit en être adressé au batelier avant l'expiration du délai de starie.

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

**Art. 40.** Si le bateau est arrêté au départ, en cours de route ou au lieu du déchargement, par le fait de l'affréteur, du chargeur ou du destinataire, les frais de retard sont dus par celui qui l'a provoqué.

**Art. 41.** Le batelier est tenu de dommages-intérêts si par son fait le bateau a été arrêté ou retardé au départ, en cours de route ou au lieu du déchargement.

**Art. 42.** S'il existe une force majeure qui n'empêche que temporairement le départ du bateau, le contrat subsiste, et il n'y a pas lieu à dommages-intérêts en raison du retard.

**Art. 43.** Lorsque des marchandises ne parviennent pas à destination, il n'est dû qu'un fret proportionnel, ce fret proportionnel ne pouvant être inférieur au tiers du fret convenu.

Si des marchandises ont dû être jetées par-dessus bord pour le salut commun du bateau et de la cargaison, le fret entier est dû mais contribue à l'avarie commune.

Ces règles ne préjudicient pas aux recours éventuels contre ceux dont la faute a provoqué la perte ou la non-arrivée de la marchandise.

**Art. 44.** Lorsque le bateau est affrété comme magasin flottant, le batelier a l'obligation de mettre à la disposition de son cocontractant un bateau en bon état d'entretien. Le chargeur a le droit, avant le chargement, de résilier le contrat, sans avoir à payer aucune indemnité, si le bateau n'est pas en bon état; la preuve de l'état défectueux du bateau incombe au chargeur. Le chargeur qui a accepté un bateau en mauvais état d'entretien le fait à ses risques et périls et ne peut s'en prévaloir pour rendre le batelier responsable des avaries qui en seraient la conséquence.

**Art. 45.**

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

**Art. 46.** Si aucun connaissement n'est signé, le batelier n'assume aucune responsabilité quant au nombre de colis embarqués ou aux quantités chargées. Il ne répond que de son dol ou de sa faute lourde. Le chargeur peut toutefois faire plomber le bateau.

**Art. 47.** Le batelier dont le bateau est affrété en séjour ne répond, même s'il a signé un connaissement, d'aucune avarie à la marchandise, à moins qu'elle ne soit due au dol ou à la faute lourde du batelier ou à une faute commise dans l'entretien du bateau depuis la fin du chargement.

**Art. 48.** Le séjour commence à courir le lendemain de la date de l'affrètement, alors même que le bateau se trouve à l'endroit indiqué pour le chargement. Néanmoins, s'il est procédé au chargement du bateau le jour de l'affrètement, le séjour commence à courir dès ce jour.

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



**Art. 49.** Si la convention ne détermine pas la durée du séjour, celui-ci prend fin dès que la cargaison embarquée est entièrement déchargée.

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

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

**Art. 50.** L'affrètement en séjour est fait pour une durée de cinq jours au moins.

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

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

**Art. 51.** Quelle que soit l'heure à laquelle commence le chargement ou finit le déchargement, le fret est dû pour la journée entière.

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

**Art. 52.** L'affréteur peut, même en l'absence de signature de connaissance à ordre, transférer à un tiers le bénéfice du contrat. Le batelier, dès qu'il a été avisé, dans la forme prévue à l'article 56, de cette cession, et de son acceptation par le cessionnaire, doit se conformer aux instructions de celui-ci.

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

**Art. 53.** Lorsqu'un bateau est affrété pour séjourner ou pour naviguer et que le batelier reçoit ordre d'effectuer un voyage, il a droit au fret convenu pour le séjour jusques et y compris la veille du jour où le connaissance dressé en vue du voyage est soumis à sa signature.

**Art. 54.** A l'exception de celles qui doivent être faites au destinataire, le batelier peut adresser toutes significations, mises en demeure, communications ou lettres à l'affréteur, et si le contrat ne mentionne pas d'affréteur, à celui pour compte de qui l'affrètement est conclu.

**Art. 55.** Lorsque le contrat d'affrètement ne mentionne ni le domicile, ni la résidence du batelier, celui-ci est censé avoir élu domicile dans les bureaux de l'affréteur.

**Art. 56.** Dans tous les cas où, en vertu de la présente loi, il doit être donné un avis ou adressé une mise en demeure, par une des parties à l'autre, cet avis peut être donné ou

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

**Art. 57.** La réception de la marchandise à destination éteint toute action contre le batelier, sauf le cas de réserves spéciales ou d'avaries occultes.

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

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

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

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

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

**Art. 58.** En cas de refus des objets transportés ou de contestation pour leur réception, leur état est vérifié, si un intéressé le demande, par un ou par trois experts nommés par une ordonnance du président du tribunal de commerce, rendue au pied d'une requête.

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

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

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

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

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

Elle sera exécutoire sur minute et avant enregistrement.

**Art. 59.** Toutes actions dérivant du contrat régi par la présente loi, à l'exception de celles qui résultent d'un fait qualifié par la loi pénale, sont prescrites après six mois en matière de transports intérieurs, et après un an en matière de transports internationaux.

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

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

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

**Art. 60. Le fret, les frais accessoires, les surestaries et les contrestaries sont privilégiés sur la marchandise pendant qu'elle se trouve en la possession du batelier et pendant les vingt-quatre heures qui suivent la remise au destinataire, pourvu que celui-ci en conserve la possession.**

**Ce privilège a le rang du privilège prévu par l'article 20, 7°, de la loi du 16 décembre 1851.**

**Art. 61. L'article 274 du Livre II du Code de commerce est abrogé, sauf en ce qui concerne les articles 89 et 90 qui restent applicables.**

**Art. 62. Les dispositions de la présente loi ne sont pas applicables aux transports par messageries fluviales (beurts), lesquels restent régis par la loi du 25 août 1891.**

**Art. 63. Disposition additionnelle. \_ Le tribunal de commerce agréé en qualité de peseurs, jaugeurs ou mesureurs jurés, les peseurs, jaugeurs ou mesureurs qui justifient posséder les aptitudes professionnelles et morales nécessaires. Ils prêtent serment devant (le tribunal) et leur nom est ensuite porté sur une liste affichée au greffe. <L 1967-10-10/09, (art. 3) art. 42>**