

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C - 2013/00202]

5 MAI 1936. — Loi sur l'affrètement fluvial Coordination officieuse en langue allemande

Le texte qui suit constitue la coordination officieuse en langue allemande de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial (*Moniteur belge* du 10 juin 1936), telle qu'elle a été modifiée successivement par :

— la loi du 10 octobre 1967 contenant le Code judiciaire (*Moniteur belge* du 31 octobre 1967);

— la loi du 21 octobre 1997 portant le texte néerlandais du Code de commerce, à l'exclusion du Livre I^{er}, titres VIII et IX, de la loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial, des lois coordonnées du 25 septembre 1946 sur le concordat judiciaire et de la loi du 5 juin 1928 portant révision du Code disciplinaire et pénal pour la marine marchande et la pêche maritime (*Moniteur belge* du 27 novembre 1997);

— la loi du 6 mai 2009 portant des dispositions diverses (*Moniteur belge* du 19 mai 2009);

— la loi du 29 décembre 2010 portant des dispositions diverses (I) (*Moniteur belge* du 31 décembre 2010, *err.* des 13 janvier 2011 et 24 janvier 2011).

Cette coordination officieuse en langue allemande a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C - 2013/00202]

5 MEI 1936. — Wet op de binnenbevrachting Officieuze coördinatie in het Duits

De hiernavolgende tekst is de officieuze coördinatie in het Duits van de wet van 5 mei 1936 op de rivierbevrachting (*Belgisch Staatsblad* van 10 juni 1936), zoals ze achtereenvolgens werd gewijzigd bij :

— de wet van 10 oktober 1967 houdende het Gerechtelijk Wetboek (*Belgisch Staatsblad* van 31 oktober 1967);

— de wet van 21 oktober 1997 houdende vaststelling van de Nederlandse tekst van het Wetboek van koophandel, met uitzondering van Boek I, titels VIII en IX, van de wet van 5 mei 1936 op de binnenbevrachting, van de gecoördineerde wetten van 25 september 1946 op het gerechtelijk akkoord en van de wet van 5 juni 1928 houdende herziening van het Tucht- en Strafwetboek voor de koopvaardij en zeevisserij (*Belgisch Staatsblad* van 27 november 1997);

— de wet van 6 mei 2009 houdende diverse bepalingen (*Belgisch Staatsblad* van 19 mei 2009);

— de wet van 29 december 2010 houdende diverse bepalingen (I) (*Belgisch Staatsblad* van 31 december 2010, *err.* van 13 januari 2011 en 24 januari 2011).

Deze officieuze coördinatie in het Duits is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C - 2013/00202]

5. MAI 1936 — Gesetz über die Vercharterung im Binnenschiffsverkehr Inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache

Der folgende Text ist die inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache des Gesetzes vom 5. Mai 1936 über die Vercharterung im Binnenschiffsverkehr, so wie es nacheinander abgeändert worden ist durch:

— das Gesetz vom 10. Oktober 1967 zur Einführung des Gerichtsgesetzbuches,

— das Gesetz vom 21. Oktober 1997 zur Festlegung des niederländischen Textes des Handelsgesetzbuches mit Ausnahme von Buch I Titel VIII und IX, des Gesetzes vom 5. Mai 1936 über die Vercharterung im Binnenschiffsverkehr, der koordinierten Gesetze vom 25. September 1946 über den gerichtlichen Vergleich und des Gesetzes vom 5. Juni 1928 zur Revision des Disziplinar- und Strafgesetzbuches für die Handelsmarine und die Seefischerei,

— das Gesetz vom 6. Mai 2009 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen,

— das Gesetz vom 29. Dezember 2010 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen (I).

Diese inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

MINISTERIUM DER ÖFFENTLICHEN ARBEITEN UND DER ARBEITSBESCHAFFUNG

5. MAI 1936 — Gesetz über die Vercharterung im Binnenschiffsverkehr

Artikel 1 - Vereinbarungen mit dem Zweck, ein Binnenschiff für Beförderung oder Lagerung von Gütern zu verwenden, fallen vorbehaltlich anders lautender Bestimmung unter vorliegendes Gesetz.

Art. 2 - Charterverträge für Binnenschiffe werden mit den in Handelssachen zugelassenen Mitteln nachgewiesen.

Art. 3 - Für die Anwendung des vorliegenden Gesetzes versteht man unter Charterer die Person, die als Zwischenperson für den Abschluss eines Chartervertrags auftritt; unter Absender die Person, die das Schiff im Verschiffungshafen lädt; unter Empfänger die Person, der die Güter am Bestimmungsort abgeliefert werden müssen; unter Binnenschiffer den Schiffer-Schiffseigner oder den Setzschiffer.

Art. 4 - Der Mietpreis für ein Binnenschiff wird Fracht genannt. Diese wird durch Vereinbarung zwischen den Parteien festgelegt.

Das Schiff kann im Hinblick auf die Beförderung im Ganzen oder für das Laden einer bestimmten Menge von Gütern, für eine Reise oder für eine bestimmte Zeit gechartert werden.

Das Schiff kann ebenfalls für das Liegen oder als schwimmendes Lager gechartert werden.

Art. 5 - Der Charterer hat Anspruch auf eine Provision, die in Ermangelung einer diesbezüglichen Bestimmung fünf Prozent der Fracht entspricht. Sie darf in keinem Fall zehn Prozent der Fracht übersteigen.

Die Provision wird vom Binnenschiffer geschuldet. Sie ist ab dem Zeitpunkt fällig, zu dem das Konnossement gemäß Artikel 14 dem Binnenschiffer zur Unterschrift vorgelegt wird.

Die zu diesem Zeitpunkt erfolgende Provisionszahlung gilt als endgültige Zahlung und die Parteien sind ungeachtet des Betrags der Fracht, die am Ende der Reise dem Binnenschiffer tatsächlich gezahlt wird, nicht berechtigt, ihre Revision zu beantragen.

Jedoch verliert der Charterer, der eine Provision von mehr als zehn Prozent der Fracht verlangt hat, jeglichen Anspruch auf die Provision und er muss erhaltene Beträge erstatten.

Art. 6 - Ungeachtet der Charterart muss der Binnenschiffer das Schiff auf eigene Kosten zu dem für Laden oder Entladen bestimmten Ort fahren.

Ist er der Meinung, dass der bestimmte Ort nicht geeignet ist oder eine Havariegefahr für das Schiff bildet, kann er sich weigern, dahin zu fahren, es sei denn, der Absender oder Empfänger verpflichtet sich schriftlich, die Haftung für Schäden, die infolge der mit diesem Ort verbundenen Risiken am Schiff entstehen sollten, zu übernehmen.

Sind die Gefahren des Ortes nicht sichtbar, haftet der Absender oder Empfänger, der den Binnenschiffer anweist, sein Schiff dort anzulegen, von Rechts wegen für die mit diesem Ort verbundenen Risiken.

Art. 7 - Wird im Vertrag nur ein Lade- oder Entladeort bestimmt, muss der Binnenschiffer dennoch auf Verlangen am Ladehafen laden und am Bestimmungshafen entladen an den verschiedenen vom Absender beziehungsweise vom Empfänger bestimmten Orten. Das dafür notwendige Verholen erfolgt auf Betreiben und auf Kosten des Absenders beziehungsweise Empfängers.

Wird im Vertrag bestimmt, dass das Schiff an mehreren Orten oder entlang mehrerer Schiffe geladen oder entladen werden muss, muss der Binnenschiffer sich einmal auf eigene Kosten an jeden der bestimmten Orte oder entlang jedes Schiffes begeben; weiteres Verholen geht zu Lasten des Absenders beziehungsweise Empfängers.

Art. 8 - Laden, Stauen und Entladen erfolgen unter der Aufsicht des Binnenschiffers auf Betreiben und auf Kosten des Absenders beziehungsweise Empfängers.

Der Binnenschiffer muss diese Verrichtungen mit allen in seiner Macht stehenden Mitteln erleichtern, jedoch ist er nicht verpflichtet, die Winden des Schiffes kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Art. 9 - Am Ende des Ladens wird eine Bescheinigung über den Empfang der Gesamtheit der geladenen Mengen ausgestellt. Diese Empfangsbescheinigung wird Konnossement genannt.

Das Konnossement wird vom Absender vorbereitet und vom Binnenschiffer unterzeichnet; es enthält Namen und Wohnsitz des Absenders, Namen und Wohnsitz des Empfängers, Namen des Binnenschiffers, Namen des Schiffes, Abfahrts- und Bestimmungsort, vom Empfänger zu zahlende Fracht, Art und Menge der zu befördernden Güter, Zeichen und Nummern der Packstücke.

Das Konnossement muss datiert sein. Es kann an Order, auf den Inhaber oder auf Namen lauten. Es wird in mehreren vom Binnenschiffer unterzeichneten Originalen ausgestellt unter Angabe der Zahl der ausgestellten Ausfertigungen. Eine Ausfertigung wird dem Binnenschiffer ausgehändigt.

Die Vermerke des Konnossemets haben Beweiskraft unter allen an der Ladung Interesse habenden Parteien und unter ihnen und den Versicherern.

Am Ende des Entladens kann der Binnenschiffer verlangen, dass der Empfänger ihm eine Quittung für entladene Mengen ausstellt.

Darüber hinaus kann der Absender je nach Fortschreiten des Ladens vom Binnenschiffer vorläufige Ladescheine und der Binnenschiffer je nach Fortschreiten des Entladens vom Empfänger vorläufige Entladescheine verlangen.

Art. 10 - Erfolgt Laden oder Entladen mit einer Arbeitergruppe in einer Schicht oder in aufeinander folgenden Schichten, muss der Binnenschiffer die Anzahl geladener oder entladener Packstücke überprüfen. Ansonsten haben Absender und Empfänger das Recht, die von ihren jeweiligen Vertretern festgestellten Mengen in den Ladescheinen und im Konnossement beziehungsweise in den Entladescheinen und in der Quittung anzugeben.

Erfolgt das Laden gleichzeitig mit mehreren Arbeitergruppen, ist der Binnenschiffer nicht verpflichtet, Ladescheine auszustellen, und er hat das Recht, die Aufnahme der Klausel "Anzahl unbekannt" in das Konnossement zu verlangen.

Muss das Schiff nach Entladen leer geeicht werden, muss dies am Tag des Entladens erfolgen. Ansonsten wird ab dem nächsten Tag Artikel 18 angewandt.

Art. 11 - Für Schüttgut werden Feststellungen von vereidigten Wägern, Eichaufnehmern oder Vermessern gemacht; gibt es im Hafen keine vereidigten Wäger, Eichaufnehmer oder Vermesser, werden die Feststellungen von den von den Parteien bestimmten Wägern, Eichaufnehmern oder Vermessern gemacht.

Gewichts-, Eich- oder Messscheine werden je nach Fortschreiten des Ladens erstellt und jeder Partei ausgehändigt.

Art. 12 - Feststellungen, die unter den in vorhergehendem Artikel angegebenen Bedingungen gemacht werden, dienen als Grundlage für die Erstellung des Konnossemets und der Quittung.

Sind die Parteien sich nicht über das eingeladene Gewicht einig, wird ihre Uneinigkeit im Konnossement vermerkt. In diesem Fall muss das Schiff während höchstens vierundzwanzig Stunden zur Verfügung und unter der Aufsicht des Absenders bleiben. Die Parteien können vereinbaren, einen Begleiter zu bestimmen, der bis zum Bestimmungsort auf dem Schiff mitfahren wird. Absender und Binnenschiffer können ebenfalls das Schiff plombieren lassen und im Beisein der anderen Partei eine Tiefgangsaufnahme für das Schiff unter Berücksichtigung des Wassers in den Pumpenkästen durchführen lassen. Entstehende Kosten trägt die unterlegene Partei.

In diesen Fällen wird die Fracht nach der Tiefgangsaufnahme am Bestimmungsort berechnet.

Wird festgestellt, dass die Plomben unverletzt sind, und stimmen die Tiefgangsaufnahmen am Bestimmungsort unter Berücksichtigung des Unterschieds in der Wasserdichtigkeit mit denen am Abfahrtsort überein, kann der Binnenschiffer für Fehlmengen nicht haftbar gemacht werden, die sich aus einem Unterschied zwischen den Mengen ergeben könnten, die von den Wägern, Eichaufnehmern oder Vermessern bei Abfahrt und bei Ankunft festgestellt worden sind.

Sind keine Plombierung und keine Tiefgangsaufnahme durchgeführt worden, darf der Binnenschiffer in das Konnossement die Klausel "Gewicht unbekannt" aufnehmen und die Fracht wird nach dem Gewicht gezahlt, das vom Absender im Konnossement angegeben wird.

Dieselben Regeln gelten, falls das Schiff mit Hilfe von Elevatoren geladen wird.

Vorbehaltlich anders lautender Bestimmungen im Chartervertrag ist der Binnenschiffer nicht verpflichtet, mit Hilfe automatischer Waagen erhaltene Gewichtangaben als richtig anzuerkennen.

Art. 13 - Hinsichtlich des zulässigen Schwundes werden gegebenenfalls in den Chartervertrag Sonderbestimmungen aufgenommen.

In diesen Bestimmungen werden Art der Güter, Art des Ladens, Umstände der Reise und Gepflogenheiten des Ladeortes berücksichtigt.

In Ermangelung von Bestimmungen im Chartervertrag wird der Schwund nach den Gepflogenheiten des Entladeortes festgelegt.

Der Binnenschiffer haftet innerhalb der in Artikel 32 vorgesehenen Grenzen für Fehlmengen und ihr Wert darf unter Abzug eines eventuellen Schwundes zu dem Preis von der Fracht abgezogen werden, den der Absender dem Empfänger fakturiert hat.

Art. 14 - Das Konnossement muss dem Binnenschiffer spätestens vierundzwanzig Stunden nach Ende des Ladens, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht einbegriffen, zur Unterschrift vorgelegt werden. Wird ihm das Konnossement innerhalb dieser Frist nicht zur Unterschrift vorgelegt, kann der Binnenschiffer ab dem Tag, an dem er durch Inverzugsetzung gegen diese Verspätung Protest erhoben hat, Überliegegeld verlangen; er darf die Reise aber nicht beginnen, bevor er das Konnossement unterschrieben hat.

Ist die Liegezeit des Schiffes bereits überschritten, wird Überliegegeld geschuldet, bis das Konnossement dem Binnenschiffer zur Unterschrift vorgelegt wird.

Versäumt der Binnenschiffer es, das Konnossement binnen vierundzwanzig Stunden ab dem Zeitpunkt, zu dem es ihm zur Unterschrift vorgelegt worden ist, zu unterschreiben oder den Betrag der in Artikel 5 vorgesehenen Frachtprovision binnen derselben Frist zu zahlen, schuldet er eine Entschädigung in Höhe des Überliegegeldes pro Tag Verspätung, zu rechnen ab dem Tag, an dem ihm eine diesbezügliche Inverzugsetzung zugesandt wird.

Art. 15 - Der Binnenschiffer kann bei Unterschrift des Konnossements verlangen, dass ihm ein Drittel der Fracht vorausgezahlt wird.

Der Binnenschiffer muss das Konnossement ungeachtet der darin angegebenen Fracht unterzeichnen, wobei er sich den Unterschied zwischen der Vertragsfracht und der im Konnossement angegebenen Fracht vom Charterer vorauszahlen lassen kann beziehungsweise ihn als Vorschuss mit dem Charterer verrechnen kann, jeweils ohne Provision oder Zinsen.

Außer wenn bestimmt worden ist, dass die Liegezeiten reversibel sind, das heißt, dass Lade- und Entladezeiten zusammengezählt werden, kann der Binnenschiffer bei Unterschrift des Konnossements ebenfalls die Zahlung von Überliegegeld am Ladeort verlangen. Bei Beanstandung der Beträge kann der Binnenschiffer entweder die Leistung einer Sicherheit oder die Aufnahme eines Sondervermerks in das Konnossement verlangen.

Art. 16 - Laden und Entladen dürfen sowohl nachts als auch tagsüber und an Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen erfolgen.

[Der König bestimmt die Ausgleichsregelungen, die bei Laden oder Entladen außerhalb der normalen Arbeitszeit anwendbar sind, und die Teile eines Tages, für die sie gelten.]

[Art. 16 Abs. 2 ersetzt durch Art. 95 des G. (I) vom 29. Dezember 2010 (B.S. vom 31. Dezember 2010)]

Art. 17 - Die Frist, die dem Absender oder Empfänger für Laden beziehungsweise Entladen gewährt wird, wird Liegezeit genannt.

Sie wird von den Parteien im Chartervertrag bestimmt. In Ermangelung dessen wird sie gemäß einer vom König festgelegten Tabelle bestimmt, wobei ungeachtet der Tonnage des Schiffes zu ladende oder zu entladende Mengen als Grundlage genommen werden.

[Die Liegezeit wird in vollen Tagen oder in Teilen eines Tages ausgedrückt.]

[Art. 17 Abs. 3 eingefügt durch Art. 96 des G. (I) vom 29. Dezember 2010 (B.S. vom 31. Dezember 2010)]

Art. 18 - Lädt oder entlädt der Absender beziehungsweise Empfänger nicht in der in vorhergehendem Artikel erwähnten Frist, wird dem Binnenschiffer eine Entschädigung geschuldet, die Überliegegeld genannt wird.

Die Höhe des Überliegegeldes wird im Chartervertrag festgelegt.

In Ermangelung einer Bestimmung in diesem Vertrag wird das Überliegegeld auf der Grundlage des durch Königlichen Erlass festgelegten Tarifs berechnet. Ungeachtet der geladenen oder entladenen Mengen wird das Überliegegeld auf der Grundlage der aus dem Eichschein hervorgehenden Tragfähigkeit des Schiffes bei größter Eintauchung berechnet, die durch Artikel 1 der allgemeinen Polizei- und Schifffahrtsordnung zugelassen ist.

Art. 19 - Die Liegezeit läuft ab dem Tag nach dem Tag der Ankunft des Schiffes am Ort, der bestimmt ist:

- a) im Chartervertrag für das Laden,
- b) im Konnossement für das Entladen.

Hat Laden oder Entladen jedoch am Tag der Ankunft begonnen, setzt die Liegezeit am selben Tag ein.

[Wird die Liegezeit in Teilen eines Tages ausgedrückt, wird der dafür verwendete Begriff "Tag" durch "Teil eines Tages" ersetzt.]

[Art. 19 Abs. 3 eingefügt durch Art. 97 des G. (I) vom 29. Dezember 2010 (B.S. vom 31. Dezember 2010)]

Art. 20 - Die Ankunft des Schiffes am Ort, der für das Laden im Chartervertrag beziehungsweise für das Entladen im Konnossement bestimmt ist, wird auf Betreiben des Binnenschiffers von demjenigen festgestellt, der verpflichtet ist, das Schiff laden oder entladen zu lassen. Dieser stellt unverzüglich einen schriftlichen Nachweis über diese Feststellung aus; versäumt er es oder ist er abwesend, setzt der Binnenschiffer ihn schriftlich oder telegrafisch vom Datum der Ankunft des Schiffes am Bestimmungsort in Kenntnis.

Art. 21 - Sonntage und gesetzliche Feiertage, an denen nicht geladen oder entladen wird, werden in der Liegezeit nicht mitberechnet.

Art. 22 - Bei Ablauf der Liegezeit wird das Überliegegeld von Rechts wegen geschuldet, ohne dass eine Inkennzeichnung erforderlich ist.

Art. 23 - [Das Überliegegeld läuft durch und wird nach den Modalitäten für die Festlegung der Liegezeit berechnet, mit vollen Tagen oder auch mit Teilen eines Tages, bis zum Ende des Ladens oder Entladens, Sonntage und gesetzliche Feiertage einbegriffen.]

[Art. 23 ersetzt durch Art. 98 des G. (I) vom 29. Dezember 2010 (B.S. vom 31. Dezember 2010)]

Art. 24 - Gibt es mehrere Absender oder Empfänger, wird die Liegezeit getrennt für jeden von ihnen auf der Grundlage der zu ladenden oder zu entladenden Mengen berechnet.

Der Binnenschiffer bestimmt je nach Stauen seines Schiffes die Reihenfolge für Laden und Entladen und setzt die Betreffenden zum Zeitpunkt, zu dem er seine Ankunft in Ausführung von Artikel 20 feststellen lässt, schriftlich davon in Kenntnis.

Die Liegezeit setzt für denjenigen, der zuerst laden oder entladen muss, gemäß der in Artikel 19 festgelegten Regel und für jeden der nachfolgenden Absender oder Empfänger bei Ablauf der Frist ein, die dem Vorhergehenden gewährt worden ist, oder, falls dieser seine Güter nicht fristgerecht geladen oder entladen hat, sobald er damit fertig ist.

Absender oder Empfänger, die die Frist, auf die sie Anspruch haben, überschreiten, schulden deswegen Überliegegeld, ohne dass ein Gesamtschuldverhältnis unter ihnen besteht.

Art. 25 - Das Überliegegeld am Ladehafen wird von demjenigen geschuldet, für dessen Rechnung das Schiff gechartert wird; das Überliegegeld am Bestimmungshafen wird von demjenigen geschuldet, der das Konnossement vorlegt, um die Ladung in Empfang zu nehmen.

Art. 26 - Bei Ablauf einer Überliegezeit von gleicher Dauer wie der Liegezeit und von höchstens fünfzehn Tagen kann der Binnenschiffer am Ladehafen oder am Bestimmungshafen erhöhtes Überliegegeld verlangen. Das erhöhte Überliegegeld wird erst ab dem Tag nach dem Tag geschuldet, an dem der Binnenschiffer eine diesbezügliche Inverzugsetzung an den Betreffenden gerichtet hat. Das erhöhte Überliegegeld entspricht dem Überliegegeld, erhöht um fünfzig Prozent.

Bei Ablauf des fünfzehnten Tages der verlängerten Überliegezeit kann der Binnenschiffer am Ladehafen den Vertrag ohne Kündigung brechen, wenn nichts geladen worden ist, und am Bestimmungshafen die Ladung von Amts wegen auf Kosten, Rechnung und Gefahr der Güter entladen. Unbeschadet seines Rechts, die in Artikel 58 des vorliegenden Gesetzes vorgesehenen Maßnahmen ergreifen zu lassen, kann er weiterhin Anspruch auf die in Artikel 27 vorgesehene Entschädigung am Ladehafen beziehungsweise auf die Fracht am Bestimmungshafen erheben, wie auch auf Überliegegeld und erhöhtes Überliegegeld.

[Wird die Liegezeit in Teilen eines Tages ausgedrückt, werden die angegebenen Fristen einschließlich der Frist von fünfzehn Tagen proportional angewandt und der dafür verwendete Begriff "Tag" wird durch "Teil eines Tages" ersetzt.]
[Art. 26 Abs. 3 eingefügt durch Art. 99 des G. (I) vom 29. Dezember 2010 (B.S. vom 31. Dezember 2010)]

Art. 27 - Hat der Absender die im Chartervertrag angegebene Menge Güter nicht eingeladen, hat der Binnenschiffer dennoch Anspruch auf volle Fracht für die ganze Ladung, für die das Schiff gechartert worden ist. Er kann verlangen, dass der Absender für nicht eingeladene Mengen die Fracht vor der Abfahrt zahlt oder dass in das Konnossement eine Klausel aufgenommen wird, nach der die Fracht für die im Vertrag festgelegte Gesamtmenge geschuldet wird. Lädt der Absender mehr als die vereinbarte Menge ein, hat der Binnenschiffer auch für die zusätzliche Menge Anspruch auf die vereinbarte Fracht.

Enthält der Chartervertrag die Klausel "ungefähr", kann der Absender zweieinhalb Prozent mehr oder weniger einladen, sofern die Ladefähigkeit des Schiffes es erlaubt.

In diesem Fall wird die Fautfracht auf die Mindestmenge, die der Absender einzuladen verpflichtet ist, berechnet.

Art. 28 - Die Haftung des Binnenschiffers endet, wenn das Entladen beendet ist.

Der Binnenschiffer kann die Zahlung der Fracht verlangen, sobald die Liegezeit bei Entladen abgelaufen ist. Er muss vom Empfänger, der die Ladung in Empfang nimmt, die Erfüllung aller aus dem Konnossement hervorgehenden Verpflichtungen verlangen. Bei Zahlungsunfähigkeit des Empfängers oder wenn dieser sich weigert, das Schiff zu entladen oder seine Verpflichtungen zu erfüllen, bewahrt der Binnenschiffer seinen Regressanspruch gegen denjenigen, der das Schiff gechartert hat.

Art. 29 - Muss das Schiff auf einem frei fließenden Strom oder Fluss fahren, um den Bestimmungshafen zu erreichen, kann der Binnenschiffer nicht verpflichtet werden, die gesamte vereinbarte Menge einzuladen, wenn das Schiff wegen des Wasserstandes mit einer vollen Ladung nicht am Bestimmungsort ankommen könnte. In diesem Fall wird die Fracht nur für eingeladene Mengen geschuldet, sofern das Schiff während der Liegezeit geladen wird; ansonsten hat der Binnenschiffer das Recht, volle Fracht für die vereinbarte Menge einzufordern.

Falls das Schiff pro Tonne pro Tag gechartert wird, hat der Absender das Recht, die zu ladende Menge festzulegen, wobei er verpflichtet ist, alle Kosten einer eventuellen Leichterung zu tragen.

Art. 30 - Der Binnenschiffer haftet für Verlust und Beschädigung von Gütern, wenn er nicht nachweist, dass der Verlust oder die Beschädigung auf einen Sachverhalt zurückzuführen ist, der ihm nicht angelastet werden kann.

Art. 31 - Der Binnenschiffer haftet nicht für Verlust oder Schaden, der aus einem Mangel an Fahrtüchtigkeit des Schiffes entsteht, wenn er nachweist, dass er alle erforderlichen Maßnahmen ergriffen hat, um das Schiff fahrtüchtig zu machen oder die Laderäume instand zu setzen.

Art. 32 - [Der Binnenschiffer haftet nicht für Schaden, der durch einen Schiffsfahrtsunfall an der Ladung verursacht wird, selbst wenn dieser Unfall auf einen Fahrfehler zurückzuführen ist; um für diese Befreiung in Betracht zu kommen, muss er aber einen Nachweis vorlegen, aus dem hervorgeht, dass das Schiff den vom König festgelegten technischen Anforderungen für Binnenschiffe entspricht, und belegen, dass er sich zum Zeitpunkt des Unfalls an Bord befand und das Schiff gemäß den vom König festgelegten Regeln bemannt war.]

Der Binnenschiffer haftet weder für Plünderung oder bewaffneten Diebstahl noch für Verluste oder Beschädigungen durch Nagetiere oder Ungeziefer noch für Verluste oder Beschädigungen aufgrund ungenügender Verpackung oder den Gütern eigener Mängel.

[Art. 32 Abs. 1 ersetzt durch Art. 7 des G. vom 6. Mai 2009 (B.S. vom 19. Mai 2009)]

Art. 33 - In einem Vertrag oder Konnossement in Bezug auf eine vollständig im Königreich durchgeführte Reise darf nicht bestimmt werden, dass der Binnenschiffer von seiner Haftung für Verlust oder Schaden befreit wird, der durch Nachlässigkeit, Verschulden oder unzureichende Sorgfalt in Bezug auf die Ladung entsteht. Klauseln, durch die diese Haftung in irgendeiner Form aufgehoben oder beschränkt wird, sind nichtig und unwirksam.

Eine Klausel, durch die dem Beförderer die Ansprüche aus der Versicherung abgetreten werden, oder in der bestimmt wird, dass der Binnenschiffer nicht für versicherbare Risiken haftet, oder ähnliche Klauseln sind nichtig und unwirksam.

Art. 34 - Es ist dem Binnenschiffer nicht untersagt zu bestimmen, dass er von seiner Haftung befreit wird, wenn der Verlust von oder der Schaden an Gütern vor Laden oder nach Entladen eintritt.

Art. 35 - Die Annahme seitens des Binnenschiffers der Restfracht, die auf das ausgeladene Gewicht berechnet wird, bringt nicht die Anerkennung von Fehlmengen mit sich.

Art. 36 - Wer ein Schiff gechartert hat und den Vertrag bricht, bevor er etwas geladen hat, schuldet eine Entschädigung, die einem Drittel der Fracht entspricht, die auf die Gesamtheit der zu ladenden Mengen berechnet wird. Erfolgt der Bruch nach Ablauf der Liegezeit, muss er darüber hinaus gegebenenfalls Überliegegeld und erhöhtes Überliegegeld zahlen.

Hat das Laden begonnen und versäumt der Absender es, die gesamte versprochene Menge zu laden, wird die volle Fracht für die Gesamtheit der in der Vereinbarung festgelegten Mengen geschuldet.

In diesem Fall kann der Absender jedoch auch das Entladen der eingeladenen Mengen verlangen.

Art. 37 - Dem Absender steht es frei, den Chartervertrag zu kündigen, wenn der Binnenschiffer sich nicht zu der vereinbarten Zeit am bestimmten Ladeort befindet. Der Absender muss in einem Protokoll, das von einem Gerichtsvollzieher erstellt wird oder von einem Bediensteten des Hafens oder der Brücken- und Straßenbauverwaltung oder von zwei Zeugen unterzeichnet wird, feststellen lassen, dass das gecharterte Schiff sich nicht am Ladeort befindet.

Der Binnenschiffer muss den Schaden, den der Absender durch den Frachtunterschied und entstehende Kosten erleidet, ersetzen, es sei denn, er kann höhere Gewalt nachweisen.

Art. 38 - Derjenige, der das Schiff gechartert hat, kann den Vertrag ohne Entschädigung kündigen, wenn der Versicherer der Ladung das Schiff verweigert, vorausgesetzt, diese Verweigerung wird durch den schlechten Zustand des Schiffes gerechtfertigt und der Binnenschiffer wird binnen zwei Tagen nach dem Chartertag schriftlich von diesem Beschluss in Kenntnis gesetzt.

Art. 39 - Wird im Chartervertrag der Name des Schiffes angegeben, auf dem die auf das Schiff zu ladenden Güter antransportiert werden, kann der Absender den Chartervertrag kündigen, wenn das Schiff nicht vor Ablauf der Liegezeit ankommt oder wenn vor Ablauf dieser Frist festgestellt wird, dass die Güter beschädigt sind und nicht eingeladen werden können. Dem Binnenschiffer muss vor Ablauf der Liegezeit eine diesbezügliche Inkenntnissetzung schriftlich zugesandt werden.

In diesen Fällen hat der Binnenschiffer Anspruch auf eine Entschädigung, die einem Drittel der Fracht entspricht.

Art. 40 - Wird ein Schiff bei der Abfahrt, während der Reise oder am Entladeort durch Verschulden des Charterers, Absenders oder Empfängers aufgehalten, gehen die Kosten der Verspätung zu Lasten desjenigen, der sie verursacht hat.

Art. 41 - Wird ein Schiff bei der Abfahrt, während der Reise oder am Entladeort durch Verschulden des Binnenschiffers aufgehalten oder verlangsamt, schuldet er Schadenersatz.

Art. 42 - Wird die Abfahrt eines Schiffes nur vorübergehend durch höhere Gewalt verhindert, bleibt der Vertrag bestehen und wird kein Schadenersatz für Verspätung geschuldet.

Art. 43 - Kommt ein Teil der Güter nicht am Bestimmungsort an, wird nur eine anteilige Fracht geschuldet, die nicht weniger als ein Drittel der vereinbarten Fracht betragen darf.

Ist ein Teil der Güter für die gemeinsame Sicherheit von Schiff und Ladung über Bord geworfen worden, wird die volle Fracht geschuldet, aber sie trägt zur großen Havarie bei.

Diese Regeln beeinträchtigen nicht eventuelle Regressansprüche gegen diejenigen, durch deren Verschulden die Güter verloren gegangen oder nicht angekommen sind.

Art. 44 - Wird das Schiff als schwimmendes Lager gechartert, ist der Binnenschiffer verpflichtet, seinem Vertragspartner ein Schiff in gutem Instandhaltungszustand zur Verfügung zu stellen. Der Absender hat das Recht, den Vertrag vor dem Laden zu kündigen, ohne jegliche Entschädigung zahlen zu müssen, wenn das Schiff nicht in gutem Zustand ist; der Nachweis des unzureichenden Zustands des Schiffes muss vom Absender erbracht werden. Der Absender, der ein Schiff in schlechtem Instandhaltungszustand annimmt, tut dies auf eigene Gefahr und kann sich nicht darauf berufen, um den Binnenschiffer für Beschädigungen haftbar zu machen, die dadurch entstehen würden.

Art. 45 - Im Liege-Chartervertrag kann bestimmt werden, dass der Binnenschiffer ein Konnossement unterschreiben muss. In diesem Fall gelten für die Verpflichtungen des Binnenschiffers die Artikel 9 bis 13 des vorliegenden Gesetzes.

Art. 46 - Wird kein Konnossement unterschrieben, haftet der Binnenschiffer nicht für die Anzahl eingeladenen Packstücke oder die geladenen Mengen. Er haftet nur für arglistige Täuschung oder schwerwiegenden Fehler seinerseits. Der Absender kann jedoch das Schiff plombieren lassen.

Art. 47 - Der Binnenschiffer, dessen Schiff für das Liegen gechartert wird, haftet für keinerlei Beschädigung der Güter, selbst wenn er ein Konnossement unterschrieben hat, es sei denn, sie ist auf arglistige Täuschung oder schwerwiegenden Fehler seinerseits oder unzureichende Instandhaltung des Schiffes seit dem Ende des Ladens zurückzuführen.

Art. 48 - Das Liegen läuft ab dem Tag nach dem Chartertag, selbst wenn das Schiff sich am bestimmten Ladeort befindet. Wird das Schiff jedoch am Chartertag geladen, läuft das Liegen ab diesem Tag.

Schlepp- und Verholkosten müssen dem Binnenschiffer erstattet werden. Verholt der Binnenschiffer sein Schiff selbst, kann er Anspruch auf eine Entschädigung erheben, die dem Lohn entspricht, den Schlepper berechnen würden. Werden Verholanweisungen dem Binnenschiffer nach 16 Uhr Winterzeit beziehungsweise nach 17 Uhr Sommerzeit erteilt, ist er nicht verpflichtet, sich am nächsten Tag zu früher Stunde an seinem neuen Liegeplatz zu befinden. Erfolgt Laden, Entladen oder Verholen außerhalb der Dienstzeiten des Zolls, wird dem Binnenschiffer eine Entschädigung gewährt.

Art. 49 - Wird in der Vereinbarung keine Liegedauer bestimmt, endet diese, sobald die eingeladenen Ladung vollständig entladen ist.

Ist eine Liegedauer festgelegt, kann der Absender das Schiff während dieser Zeit entladen und wieder laden.

Wird in der Vereinbarung dem Binnenschiffer nur eine Mindestdauer gewährleistet, kann der Absender bei ihrem Ablauf die Fortsetzung der Charterung verlangen, es sei denn, er hat während dieser Zeit das Schiff bereits vollständig entladen.

Art. 50 - Eine Liege-Charterung erfolgt für eine Mindestdauer von fünf Tagen.

Der Binnenschiffer kann bei Ablauf der vereinbarten Liegedauer oder in Ermangelung einer festgelegten Liegedauer bei Ablauf des fünfzigsten Tages das Entladen seines Schiffes verlangen. Zu diesem Zweck muss er seinen Vertragspartner in Verzug setzen. Das Schiff muss innerhalb einer Frist von höchstens zehn Tagen, Sonntage und gesetzliche Feiertage nicht einbegriffen, die ab dem Tag nach der Inverzugsetzung und frühestens am einundfünfzigsten Liegetag einsetzt, entladen werden. Ab dem elften Tag nach dem der Inverzugsetzung kann der Binnenschiffer ohne neue Inverzugsetzung verlangen, dass die vereinbarte Fracht um fünfzig Prozent erhöht wird.

Ab dem zwanzigsten Tag nach dem der Inverzugsetzung kann er ebenfalls zu den in Artikel 58 angegebenen Zwecken einen Sequester bestimmen lassen.

Art. 51 - Ungeachtet der Uhrzeit, zu der das Laden beginnt oder das Entladen endet, wird die Fracht für den ganzen Tag geschuldet.

Fracht und Überliegegeld müssen innerhalb einer Frist von drei Werktagen gezahlt werden, die am Tag nach dem Tag einsetzt, an dem das Entladen beendet ist; ansonsten kann der Binnenschiffer nach Inverzugsetzung bis zur vollständigen Zahlung eine Summe, die der Tagesfracht entspricht, als Entschädigung verlangen.

Art. 52 - Der Charterer kann die Ansprüche aus dem Vertrag einem Dritten abtreten, selbst wenn kein Konnossement an Order unterschrieben worden ist. Sobald der Binnenschiffer in der in Artikel 56 vorgesehenen Form von dieser Abtretung und ihrer Annahme seitens des Übernehmers in Kenntnis gesetzt worden ist, muss er dessen Anweisungen befolgen.

Der Charterer, der den Vertrag abgeschlossen hat, hat in diesem Fall Anspruch auf seine Provision für die Fracht, die dem Binnenschiffer bis zum Tag der Abtretung geschuldet wird, und auf eine Provision von zweieinhalb Prozent der vom Übernehmer geschuldeten Fracht.

Art. 53 - Ist ein Schiff für Liegen oder Fahren gechartert worden und wird der Binnenschiffer angewiesen, eine Reise durchzuführen, hat er Anspruch auf die für das Liegen vereinbarte Fracht bis einschließlich zu dem Tag vor dem Tag, an dem ihm das für die Reise erstellte Konnossement zur Unterschrift vorgelegt wird.

Art. 54 - Der Binnenschiffer kann Zustellungen, Inverzugsetzungen, Mitteilungen oder Briefe mit Ausnahme derjenigen, die an den Empfänger gerichtet werden müssen, an den Charterer richten oder, wenn im Vertrag kein Charterer angegeben ist, an diejenigen, für dessen Rechnung der Chartervertrag abgeschlossen worden ist.

Art. 55 - Wird im Chartervertrag weder Wohnsitz noch Wohnort des Binnenschiffers angegeben, wird davon ausgegangen, dass dieser seinen Wohnsitz in den Büros des Charterers gewählt hat.

Art. 56 - In Fällen, in denen aufgrund des vorliegenden Gesetzes eine Partei die andere in Kenntnis setzen oder in Verzug setzen muss, kann dies entweder per Einschreibebrief oder durch Aushändigung eines Briefes im Beisein zweier Zeugen oder per gewöhnlichen Brief gegen Empfangsbestätigung erfolgen. Es wird davon ausgegangen, dass ein Einschreibebrief seinem Empfänger am ersten Werktag nach seiner Aufgabe zugestellt wird; dagegen ist kein Gebührenschein zulässig.

Art. 57 - Mit der Annahme der Güter am Bestimmungsort erlöschen alle Ansprüche gegen den Binnenschiffer, außer bei besonderen Vorbehalten oder äußerlich nicht erkennbaren Beschädigungen.

Vorbehalte oder Beschwerden müssen schriftlich erfolgen und dem Binnenschiffer bei äußerlich erkennbaren Beschädigungen und bei Verlusten spätestens am zweiten Tag nach der Annahme und bei Verspätungen innerhalb einer Frist von sieben Tagen, den Tag der Annahme nicht einbegriffen, zugesandt werden.

Wenn der Binnenschiffer bei der Ablieferung auf eine Beschädigung oder einen Teilverlust hinweist, ist der Empfänger verpflichtet, unverzüglich eine Überprüfung der beförderten Güter zuzulassen.

Im Fall einer äußerlich nicht erkennbaren Beschädigung oder einer Fehlmenge innerhalb der beförderten Güter kann eine Beschwerde des Empfängers noch zugelassen werden, wenn sie schriftlich erfolgt und dem Binnenschiffer innerhalb einer Frist von sieben Tagen, den Tag der Annahme nicht einbegriffen, zugesandt wird und wenn nachgewiesen ist, dass die Beschädigung oder die Fehlmenge bereits vor der Ablieferung bestand.

Die Ausnahme, die für den Fall einer äußerlich nicht erkennbaren Beschädigung oder einer Fehlmenge innerhalb der beförderten Güter vorgesehen ist, gilt nicht, wenn dem Empfänger oder seinem Bevollmächtigten zum Zeitpunkt der Ablieferung eine Überprüfung der Ware vorgeschlagen wurde.

Ein Anspruch bleibt nur in Bezug auf Punkte bestehen, für die besonderer Vorbehalt beziehungsweise besondere Beschwerde erfolgt ist.

Art. 58 - Im Fall einer Verweigerung beförderter Güter oder einer Streitigkeit in Bezug auf ihre Annahme wird der Zustand der Güter auf Verlangen eines Interessierenden von einem oder drei Sachverständigen überprüft, die durch einen Beschluss des Präsidenten des Handelsgerichts bestellt werden, der unten auf einem entsprechenden Antrag vermerkt wird.

Der Empfänger der beförderten Güter wird per Einschreibebrief, in dem Tag und Uhrzeit der Begutachtung angegeben sind, vorgeladen.

Im Beschluss kann die Verwahrung oder Sequestration der Güter und ihre Beförderung zu einem öffentlichen oder privaten Lagerhaus vorgeschrieben werden.

Im Beschluss kann der Verkauf der Güter zugunsten des Binnenschiffers bis zum Betrag, der ihm aufgrund der Beförderung geschuldet wird, angeordnet werden. Dieser Verkauf erfolgt öffentlich in einer vom Präsidenten bestimmten Ortschaft, und zwar frühestens drei volle Tage nach Zusendung der diesbezüglichen Bekanntmachung an den Empfänger und den Absender. Diese Frist wird verdoppelt, wenn einer der Interessierenden im Ausland wohnt.

Im Dringlichkeitsfall kann der Präsident diese Fristen verkürzen.

Gegen den Beschluss kann weder Einspruch noch Berufung eingelegt werden.

Er ist bei Vorlage der Urschrift und vor der Registrierung vollstreckbar.

Art. 59 - Klagen, die aus einem unter vorliegendes Gesetz fallenden Vertrag entstehen, mit Ausnahme von Klagen, die Folge einer Straftat sind, verjähren bei inländischen Beförderungen in sechs Monaten und bei internationalen Beförderungen in einem Jahr.

Im Fall eines Totalverlusts oder einer Verspätung läuft die Verjährungsfrist ab dem Tag, an dem die Beförderung erfolgen sollte, und im Fall eines Teilverlusts oder einer Beschädigung ab dem Tag der Übergabe der Güter.

Die Verjährungsfrist läuft ab dem Tag der Tat, die zur Klage Anlass gegeben hat.

Regressklagen müssen zur Vermeidung des Verfalls innerhalb eines Monats nach der Ladung, die Anlass zum Regress gibt, eingereicht werden.

Art. 60 - Für Fracht, Nebenkosten, Überliegegeld und erhöhtes Überliegegeld besteht ein Vorzugsrecht auf die Güter, solange sie im Besitz des Binnenschiffers sind, und während der vierundzwanzig Stunden nach ihrer Übergabe an den Empfänger, vorausgesetzt, sie sind in dessen Besitz geblieben.

Dieses Vorzugsrecht hat den gleichen Rang wie das in Artikel 20 Nr. 7 des Gesetzes vom 16. Dezember 1851 erwähnte Vorzugsrecht.

Art. 61 - Buch II Artikel 274 des Handelsgesetzbuches wird aufgehoben, außer was die Artikel 89 und 90 betrifft, die anwendbar bleiben.

Art. 62 - Die Bestimmungen des vorliegenden Gesetzes sind nicht auf die Binnenschifffahrt im Linienverkehr anwendbar, für die weiterhin das Gesetz vom 25. August 1891 gilt.

Art. 63 - *Ergänzende Bestimmung* - Das Handelsgericht lässt Wäger, Eichaufnehmer oder Vermesser, die den Nachweis erbringen, dass sie die erforderliche berufliche und moralische Eignung besitzen, als vereidigte Wäger, Eichaufnehmer oder Vermesser zu. Sie leisten den Eid vor dem [Gericht] und ihr Name wird anschließend in ein Verzeichnis eingetragen, das in der Kanzlei angeschlagen wird.

[Art. 63 abgeändert durch Art. 3 (Art. 42) des G. vom 10. Oktober 1967 (B.S. vom 31. Oktober 1967 (Anlage))]

SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C - 2013/00209]

4 DECEMBRE 2012. — Loi modifiant le Code de la nationalité belge afin de rendre l'acquisition de la nationalité belge neutre du point de vue de l'immigration. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de la loi du 4 décembre 2012 modifiant le Code de la nationalité belge afin de rendre l'acquisition de la nationalité belge neutre du point de vue de l'immigration (*Moniteur belge* du 14 décembre 2012).

Cette traduction a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmedy.

FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C - 2013/00209]

4 DECEMBER 2012. — Wet tot wijziging van het Wetboek van de Belgische nationaliteit teneinde het verkrijgen van de Belgische nationaliteit migratieneutraal te maken. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van de wet van 4 december 2012 tot wijziging van het Wetboek van de Belgische nationaliteit teneinde het verkrijgen van de Belgische nationaliteit migratieneutraal te maken (*Belgisch Staatsblad* van 14 december 2012).

Deze vertaling is opgemaakt door de Centrale Dienst voor Duitse vertaling in Malmedy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST INNERES

[C - 2013/00209]

4. DEZEMBER 2012 — Gesetz zur Abänderung des Gesetzbuches über die belgische Staatsangehörigkeit im Hinblick auf eine migrationsneutrale Ausrichtung des Erwerbs der belgischen Staatsangehörigkeit — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Gesetzes vom 4. Dezember 2012 zur Abänderung des Gesetzbuches über die belgische Staatsangehörigkeit im Hinblick auf eine migrationsneutrale Ausrichtung des Erwerbs der belgischen Staatsangehörigkeit.

Diese Übersetzung ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmedy erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST JUSTIZ

4. DEZEMBER 2012 — Gesetz zur Abänderung des Gesetzbuches über die belgische Staatsangehörigkeit im Hinblick auf eine migrationsneutrale Ausrichtung des Erwerbs der belgischen Staatsangehörigkeit

ALBERT II., König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Die Kammern haben das Folgende angenommen und Wir sanktionieren es:

KAPITEL 1 — Allgemeine Bestimmung

Artikel 1 - Vorliegendes Gesetz regelt eine in Artikel 78 der Verfassung erwähnte Angelegenheit.

KAPITEL 2 — Abänderungen des Gesetzbuches über die belgische Staatsangehörigkeit

Art. 2 - Artikel 1 des Gesetzbuches über die belgische Staatsangehörigkeit, dessen heutiger Text § 1 bilden wird, wird durch einen Paragraphen 2 mit folgendem Wortlaut ergänzt:

„§ 2 - Für die Anwendung des vorliegenden Gesetzes [*sic, zu lesen ist: Gesetzbuches*] ist beziehungsweise sind zu verstehen unter:

1. Hauptwohntort: der Ort der Eintragung im Bevölkerungsregister, Fremdenregister oder Warteregister,
2. Ausländergesetz: das Gesetz vom 15. Dezember 1980 über die Einreise ins Staatsgebiet, den Aufenthalt, die Niederlassung und das Entfernen von Ausländern,
3. Regularisierungsgesetz: das Gesetz vom 22. Dezember 1999 über die Regularisierung des Aufenthalts bestimmter Kategorien von Ausländern, die sich auf dem Staatsgebiet des Königreichs aufhalten,