

Openingsrede van de Secretaris-Generaal van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft tijdens haar bijeenkomst in het voorjaar van 1988 haar goedkeuring gehecht aan een ontwerp-Verdrag van Straatsburg inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart en heeft besloten dit ontwerp ter goedkeuring voor te leggen aan een Conferentie waarop Staten die Partij zijn bij de Herziene Rijnvaartakte en het Groothertogdom Luxemburg zouden worden uitgenodigd.

Zij heeft voorts haar Voorzitter verzocht genoemde conferentie te beleggen te Straatsburg, op de zetel van de Centrale Commissie. Ik heb derhalve het genoegen heden in het Palais du Rhin te verwelkomen de vertegenwoordigers van België, de Bondsrepubliek Duitsland, Frankrijk, Luxemburg, Nederland en Zwitserland, alsmede als waarnemers de vertegenwoordigers van de Internationaal Samenwerkingsverband voor de Rijnvaart, de Internationale Binnenvaartunie, het Centraal Bureau voor het Internationale Vervoer per Spoorweg (OCTI), de Europese Schippersorganisatie (ESO), de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, de Raad van Europa.

In het kader van de Centrale Commissie en haar bevoegde Comités is een aantal jaren actief aan de uitwerking van het Verdrag gewerkt. Ik wil dan ook mijn lof uitspreken over de "geest van compromis" die in verband hiermee door de delegaties aan de dag is gelegd, en over de doeltreffende wijze waarmee de respectieve Voorzitters van het Comité voor het rivierrecht, de heren SENGPIEL en MÜLLER de werkzaamheden hebben geleid waaruit de tekst is voortgekomen die vandaag aan de Conferentie wordt aangeboden.

Er was reeds een Verdrag inzake de beperking van aansprakelijkheid in de binnenvaart tot stand gekomen in het kader van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties. Dit Verdrag, dat slechts door één land (de Sovjet-unie) is bekrachtigd, was wellicht bij de opstelling ervan reeds verouderd, in het bijzonder door de ontwikkelingen op het gebied van de beperking van aansprakelijkheid in de zeevaart. Het leek dan ook juist, met name vanwege de overeenkomsten tussen de zeescheepvaart en de binnenvaart, om de opstelling van een nieuw verdrag ter zake voor de Staten van West-Europa te hervatten, uitgaande van het Verdrag van Londen van 1976 inzake de beperking van aansprakelijkheid voor maritieme vorderingen.

Het ontwerp-Verdrag van Straatsburg neemt het modernere zeerechtsstelsel over, omdat het overeenstemt met de hedendaagse rechtsopvattingen op het gebied van de beperking van aansprakelijkheid. In het document van het Secretariaat zijn de bepalingen terug te vinden die eigen zijn aan de binnenvaart en die afwijken van de oplossingen waarvoor in het zeerecht is gekozen.

De verdienste van het Verdrag van Straatsburg is het feit dat het een geheel van geharmoniseerde bepalingen vormt op het gebied van de beperking van aansprakelijkheid van eigenaren van binnenschepen, dat de slachtoffers en de betrokken eisers een reële schadevergoeding garandeert en de scheepseigenaren de verzekering geeft dat de eisers hun vorderingen niet ook verhalen op andere goederen dan die waarvoor het fonds is gevormd, en tot slot dat wegens dezelfde vordering geen beslaglegging of rechtsvordering aanhangig wordt gemaakt in andere Staten.

Vanwege de voordelen die het Verdrag de betrokken partijen biedt, hoop ik dat de Conferentie het Verdrag dat haar wordt voorgelegd, aanneemt.

Ten einde tot bestudering ervan te kunnen overgaan gaan, stel ik voor dat de Conferentie, overeenkomstig punt 2) van de agenda, haar Voorzitter en vice-Voorzitter kiest.