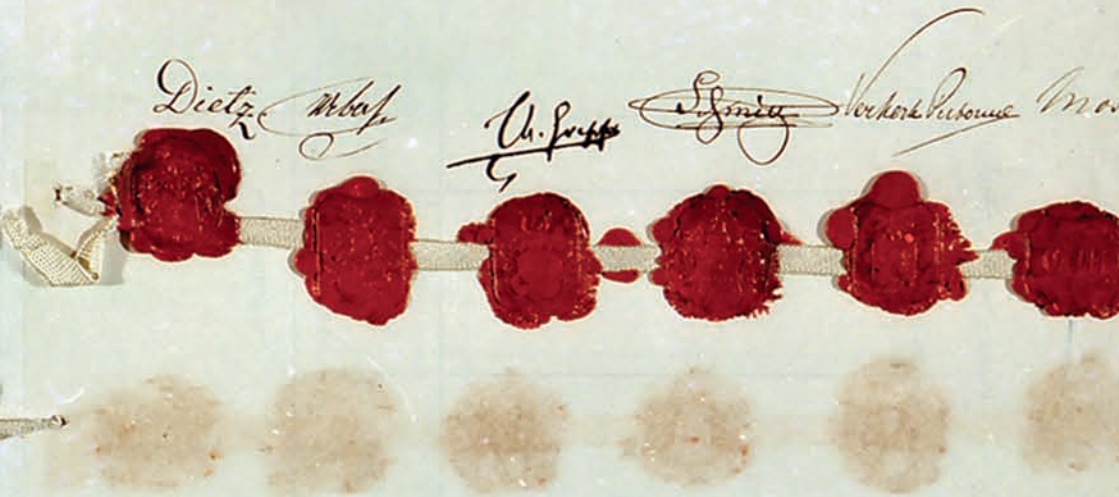




Centrale Commissie voor de Rijnvaart

**VIERING VAN DE 140^{STE} VERJAARDAG
VAN DE AKTE VAN MANNHEIM**



Voorwoord

De Centrale Commissie voor de Rijnvaart heeft ter gelegenheid van de plenaire najaarszitting op 26 november 2008 het 140-jarig bestaan van de Akte van Mannheim gevierd.

Dit internationale verdrag dat op 17 oktober 1868 ondertekend werd en sindsdien verschillende keren is herzien, vormt ook vandaag de dag nog de rechtsgrondslag van het Rijnregime en de Centrale Commissie.

De viering van het 140-jarig bestaan van dit verdrag biedt een gelegenheid om terug te kijken naar de weg die is afgelegd, maar ook om de vraag te stellen wat er veranderd is, of dit internationale verdrag met het oog op de toekomst nog wel adequaat is en wat de rol van de Centrale Commissie moet zijn, de instelling die door dit verdrag is ingesteld.

Bij eerdere vieringen van de Akte van Mannheim, en met name die van het honderdjarig bestaan van de Akte, golden op de meeste binnenwateren van het Europese continent nog eigen voorschriften die de internationale handel beperkten en was de Rijn de enige waterweg waar al vrijheid van scheepvaart heerste, met inbegrip van contract- en marktvrijheid.

Sindsdien zijn deze vrijheden, die kenmerkend voor het Rijnregime waren, door het communautaire recht tot de meeste Europese waterwegen uitgebreid. Niet alleen deze beginselen, maar ook de meeste voor de Rijn opgestelde reglementen, en dan met name de technische voorschriften voor schepen en de voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke goederen, zijn op Europees vlak overgenomen. Het principe van het vrije verkeer geldt nu op een uitgebreid netwerk van Europese waterwegen, waarvan de Rijn de ruggengraat vormt, en ook de regelgeving is verregaand geharmoniseerd.

Ter gelegenheid van deze viering hebben de afgevaardigden van de lidstaten van de CCR verklaard dat het Rijnregime voor hen, ondanks het gewijzigde perspectief, nog niet aan waarde heeft ingeboet. Het is ongetwijfeld waar dat het Rijnregime nu binnen een ruimer Europees kader moet worden gezien, maar deze Europese dimensie is een uitbreiding en druist niet in tegen de oriëntaties van de Akte van Mannheim.

De bevoegdheden en rol van de Centrale Commissie als zodanig zijn door de lidstaten opnieuw bevestigd, eerst door de Ministeriële Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 en ook nu weer ter gelegenheid van de viering van het 140-jarige bestaan van de Akte van Mannheim.

De geschiedenis toont aan dat de CCR er in het verleden al verschillende keren in geslaagd is haar rol te herzien, haar taken een nieuwe invulling te geven en de vraagstukken waar zij zich over moest buigen, pragmatisch aan te pakken.

Ook in het kader van de versterkte samenwerking met de Europese Commissie heeft de CCR haar taken waargenomen en zij heeft daarbij niet alleen in het belang van de Rijnvaart gehandeld, maar steeds de Europese binnenvaart in zijn geheel gediend. Om beter rekening te kunnen houden met deze Europese dimensie, streeft de CCR naar een aanpassing van haar werkwijze.

Haar rol bestaat met name uit het behoud van kwalitatief hoogstaande technische normen voor de binnenvaart, waarbij een hoog veiligheidsniveau, economisch realisme en milieubescherming onder één noemer worden gebracht. De CCR hecht veel belang aan de versterking van het imago van de binnenvaart, die niet alleen een moderne vervoerswijze, maar tevens efficiënt en schoon is. Zij houdt nauwlettend in de gaten dat de binnenvaart over voldoende gekwalificeerd personeel beschikt en dat de internationale mobiliteit en sociale omstandigheden van bemanningsleden onder goede en aantrekkelijke voorwaarden gewaarborgd zijn. De CCR staat bekend om haar goede betrekkingen met het bedrijfsleven, waar zij zeer nauw op basis van vertrouwen mee samenwerkt.

Zij is en blijft hierdoor een instelling die op grond van haar knowhow voor alles wat met de binnenvaart te maken heeft, een voortrekkersrol vervult.

- a) die Ausübung dieses Vertrages und die von der Eber-Regierung erteilten Vorbehalte und Managements vorzubehalten werden;
- b) die Entscheidung über die von staatlicher Eber-Regierung zur Beseitigung der Elmschädlichkeit gemachten Vorschläge; insbesondere über die Anlage auf Abänderung oder Ergänzung dieses Vertrages; und die gemessene Erfüllung des Vertrags; und die Entscheidung in dem bei der entsprechenden Application gegen die Erkenntnis der Elmschädlichkeit (Art. 17).

Allefalls hat die Central-Commission einen Bericht über den Zustand der Elmschädlichkeit zu erstatten.

Artikel 45.
Die Resolution der Central-Commission werden nach ähnlicher Mehrheit der Stimmen gefasst, die in vollem Betrage abgelehnt sind, im übrigen jedoch für die Entscheidung und diese Verantwortlichkeit, wenn die Regierung darüber durch ihre Commission erstattet haben.

Artikel 47.
Eine jede Eber-Regierung hat sich die Aufsicht über den von der anderen Eber-Regierung zu leisten.

Der Bedarf an Kaszschüssen wird im Voraus in der entsprechenden Sitzung für das folgende Jahr vorzubehalten und von den Elmschäden an gleichen Teilen geteilt.

Artikel 48.
Der gegenwärtige Vertrag tritt am 1. Juli 1868 in Kraft und die Rechte der Elmschädlichkeit-Verordnung vom 21. März 1861, die in demselben vorgesehenen Supplementen und Additiven enthält, sowie aller sonstigen Beschlüsse der Eber-Regierung über Elmschädlichkeit, hinsichtlich welcher es gemessene Ausfertigungen gemacht hat. Er soll von dem entsprechenden Regierungsrat, und die Anweisung der Elmschäden-Verordnung sowie die Messungen in Mannheim bestätigt werden.

Zu Erfolge dieses haben die für die Elmschädlichkeit Beschlüsse unterzeichnet und dem Regipal beigefügt.

In geschriebener in Mannheim, den 17. Oktober 1868.

Handwritten signatures:
Dietrich, Hoff, Al. J. Hoff, J. Hoff, Johann Friedrich Hermann



- b) à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant le projet de la navigation de l'Elbe, spécialement sur celles qui seraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements annexés ou connexes;
 - c) à l'effet des décisions dans les cas d'appel portés devant la Commission contre les jugements des tribunaux de première instance pour la navigation de l'Elbe (article 27).
- La Commission centrale rédigera tous les ans un rapport sur l'état de la navigation de l'Elbe.

Article 45.
Les résolutions de la Commission centrale seront prises à la pluralité absolue des voix, qui seront faites dans une parfaite égalité. Ces résolutions ne seront toutefois obligatoires qu'après avoir été approuvées par les Gouvernements.

Article 47.
Chacun des Gouvernements riverains pourvoira aux dépenses de son propre Gouvernement.

La Commission centrale devra dresser dans sa session ordinaire le budget de son état de service pour l'année suivante, et les Etats riverains verseront le montant de ces Etats en parties égales.

Article 48.
La présente Convention est destinée à remplacer la Convention relative à la navigation de l'Elbe du 21. Mars 1861, les articles supplémentaires et additionnels à cet acte, ainsi que toutes les autres résolutions concernant des matières sur lesquelles il est traité dans cette Convention. Elle sera ratifiée à dater du 1^{er} Juillet 1868. Elle sera ratifiée et les ratifications seront déposées à Mannheim dans le délai de six mois.

En foi de quoi les Plénipotentiaires respectifs l'ont signé et y ont apposé le sceau de leur armée.

Fait à Mannheim, le 17 Octobre 1868.

Handwritten signatures:
Dietrich, Hoff, Al. J. Hoff, Johann Friedrich Hermann



de heer Ambassadeur Detlef LINGEMANN
Voorzitter van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart

Geachte Directeur-Generaal BURSAUX,
Geachte. DG FORTON,
Geachte Regierungsrat Dr. LEWIN,
Geachte Directeur HUYSER,
Geachte Ministerialdirektor TÖRKELE,
Geachte Directeur SCHEELE,
Geachte Oberbürgermeister RIES,
Geachte Secretaris-Generaal WOEHLING,
Geachte Secretaris-Generaal HACKSTEINER,
Geachte Directeur TOET,
Geachte Professor VAN HOOYDONK,

Geachte dames en heren,
Waarde genodigden,

Aangezien ik in het Rijnland geboren ben, is het voor mij een bijzondere eer de plechtige viering van het 140-jarig bestaan van de "Akte van Mannheim" uit 1868 hier op de zetel van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart in Straatsburg, waar deze eerwaardige instelling nu al bijna 90 jaar de Rijnvaart flexibel en pragmatisch met succes stuurt, te mogen openen.

Geachte dames en heren,

Als wij ons een korte terugblik in de geschiedenis gunnen, bestaat de Centrale Commissie eigenlijk al meer dan 190 jaar, want zij kwam van 1816 tot 1861 in Mainz bijeen, en op 17 oktober 1868, de verjaardag die wij vandaag vieren, vond in Mannheim een wezenlijke revisie plaats : de scheepvaarthefingen werden afgeschaft, de waterweg Rijn – de stromende of bevaarbare ruggengraat van Europa – werd uitgebouwd en de scheepvaartvrijheid werd schriftelijk vastgelegd. De "Mannheimer" beginselen, vrijheid van scheepvaart, eenheid van het Rijnregime en gelijke behandeling hebben ook na deze lange tijd hun belang voor de vijf lidstaten, België, Frankrijk, Nederland, Zwitserland en Duitsland, nog geenszins verloren.

Geachte dames en heren,

Met name op een binnenwaterweg – dat wil zeggen – op dé binnenwaterweg van Europa, waar over een lengte van 850 km meer dan 70 procent van het binnenvaartvervoer van Midden-Europa wordt afgewikkeld, kan vrijheid niet zonder regels bestaan. Dat gold voor de beginperiode en geldt nu meer dan ooit. Door de groei van het verkeer vanaf de tweede helft van de negentiende eeuw ontstond steeds meer behoefte aan regelgeving. De CCR komt ook nu nog hieraan tegemoet, en dit niet zonder de permanente en zeer nauwe betrokkenheid van het bedrijfsleven. Zonder de deskundige bijdrage van het bedrijfsleven aan de vele waardevolle oplossingen en voorstellen voor verdere ontwikkelingen, die in de vakcommissies worden voorbereid en die wij als vertegenwoordigers van de vijf lidstaten twee maal per jaar unaniem moeten aannemen, is het werk van de CCR niet voorstelbaar. De vaders van de Akte van Mannheim hebben de rol van de CCR niet al te precies vastgelegd, omdat dogmatische starheid bij het beheer van het Rijnregime ook toen al van de hand werd gewezen. Dit vereenvoudigt vandaag de dag de noodzakelijke aanpassing van het arbeidsgebied van de CCR, zeker nu haar verordeningen en normen meer en meer door andere Europese Rivierencommissies maar al te graag worden overgenomen of tot de gehele binnenvaart worden uitgebreid. Tegen deze achtergrond is de nauwe, positieve samenwerking met de EU-Commissie van groot belang.

De CCR heeft zich als instantie weten te bewijzen. Zij was en is koploper op het gebied van scheepsveiligheid en milieubescherming, terwijl zij een voortvarende verdere ontwikkeling van sociale aspecten en concurrentie, ten bate van de bevordering van de Rijnvaart op de dichtst bevaren en belangrijkste waterweg van Europa niet uit het oog verliest. In totaal werden in 2007 bijvoorbeeld ongeveer 320 milj. ton goederen, waarvan 2 miljoen containers, met meer dan 6300 schepen met een capaciteit van rond de 9 milj. ton op de Rijn getransporteerd. De Rijn is echter niet alleen een "lastezel", maar wordt ook nog eens door 350 passagiersschepen bevaren en levert op deze manier een wezenlijke bijdrage aan de toeristische aantrekkingskracht van de Rijnsoeverstaten. De genoemde transportcijfers zijn weliswaar indrukwekkend en vrijwel stabiel op een hoog niveau, maar wij mogen niet vergeten dat de Rijn nog over voldoende vrije capaciteiten beschikt om als milieuvriendelijke en kostenefficiënte vervoersdrager nog veel meer over te nemen van het spoor en vooral ook van het wegvervoer. Het bereiken van dit doel, met behoud van de

allerhoogste veiligheid- en milieunormen en behulp van flexibele intermodale oplossingen, blijft ons voornaamste streven!

Geachte dames en heren,

Ik wil iedereen die hier in Straatsburg met ons, de lidstaten van de CCR, voor de viering van het 140-jarig bestaan is samengekomen, de Secretaris-Generaal en zijn medewerkers, heel hartelijk danken voor de gebruikelijke, uitstekende organisatie van deze bijzondere bijeenkomst en, last but not least, ook de Oberbürgermeister van de stad Straatsburg voor de generatielange gastvrijheid van de stad Straatsburg voor ONZE Centrale Commissie.

Ik dank u hartelijk voor uw aandacht.

de heer Jean-Marie WOEHLING

Secretaris-Generaal van de CCR

De viering van de verjaardag van de Akte van Mannheim is een vaste traditie in de Rijnvaart. In 1968 werden er ter gelegenheid van het honderdjarig bestaan talrijke festiviteiten georganiseerd en in de archieven van de Centrale Commissie bevinden zich de teksten van belangrijke verklaringen die bij die gelegenheid door de vertegenwoordigers van de lidstaten werden afgelegd, waaronder, ook toen al, één van een hoge afgevaardigde van de Europese Commissie. Bovendien wil ik eraan herinneren dat om de drie jaar in Mannheim, op de datum van de ondertekening van de Akte van Mannheim, op initiatief van de Schippersvereniging van deze stad, het zogeheten "Mannheimer Schifffahrtsbanket" wordt georganiseerd, waar altijd diverse hooggeplaatste personen aan deelnemen die worden uitgenodigd om hun visie op het Rijnregime te geven.

In deze jubileumtoespraken valt op dat door de bank genomen nauwelijks op de geschiedenis wordt ingaan en zij vrijwel geheel en al gericht zijn op actuele problemen en bespiegelingen over de toekomst. De toespraken ter gelegenheid van de verschillende vieringen van de Akte van Mannheim vormen daardoor een rijke bron van informatie voor de analyse van crisissituaties of omwentelingen en de daarvoor geopperde hervormingen of maatregelen.

Ik hoop dat de huidige viering geen uitzondering op de traditie zal vormen en dat de toespraken van de hooggeplaatste personen en genodigden van vandaag een rijke oogst aan relevante evaluaties van de huidige situatie in het Rijnregime en maatregelen ter behoud van de welvaart van de Rijnvaart zullen opleveren.

Voordat ik het over de toekomst ga hebben, wil ik echter kort stilstaan bij het jaar 1868, want de geschiedenis is immers altijd een bron van inspiratie voor nieuwe stappen.

Dat de vieringen van de verjaardagen van de Akte van Mannheim eerder een gelegenheid waren om over de toekomst te spreken dan over het verleden, valt onder andere te verklaren uit het feit dat de ondertekening van in 1868 in

Mannheim een herziening van het Verdrag over de Rijnvaart betrof, hetgeen voor een geschiedkundige een weinig opmerkelijke gebeurtenis is. Als je het op de spits wil drijven, zou je zelfs kunnen stellen dat de ondertekening van het Verdrag op 17 oktober 1868 een non-event was!

In het collectieve historische bewustzijn is de Akte van Mannheim ongetwijfeld een verdrag voor de bevrijding van de Rijn, een vertrekpunt voor een uitzonderlijke expansie van de Rijnvaart die tot dan toe nauwelijks iets voorstelde. De bepalingen die in de Akte staan, stonden echter al voor een groot gedeelte zo in het Verdrag van Mainz, het voorafgaande verdrag uit 1831, en zelfs, wat de belangrijkste beginselen betreft, in de akkoorden die na het Congres van Wenen in 1815 tot stand kwamen, zoals bijvoorbeeld in Bijlage 16 B, die gewijd is aan de Rijn en de Centrale Commissie. Meer in het bijzonder geldt dit voor het beginsel van de vrije scheepvaart, de taken van de Centrale Commissie en de verplichtingen van de staten om door bouwkundige maatregelen te zorgen voor een goed bevaarbare rivier.

Een beginsel dat echter geheel nieuw was in het Verdrag van 1868 en dat dan ook veel aan de bekendheid ervan heeft bijgedragen, is, in artikel 3 van het Verdrag, de afschaffing van alle rechten, heffingen en tolgelden die destijds op de scheepvaart rustten. Het beginsel zelf was trouwens al eerder bekend en toegepast in het kader van interne wetgeving, bijvoorbeeld in het Vredesverdrag van 1866 en in verschillende handelsovereenkomsten. Het Verdrag van 1868 was dus een soort "codificatie" van oplossingen die al eerder door de lidstaten waren overeengekomen.

De opstelling van het Verdrag verliep overigens vrij vlot in vergelijking met de zeer lange onderhandelingen over het Verdrag van Mainz. In september 1878 nam de Pruisische regering het initiatief door de overige delegaties een ontwerp te overleggen. Van 23 juli tot 13 augustus 1868 vergaderde in Mannheim een commissie van gemachtigden, die het vrij snel over de meeste punten eens werd. Er werden nog aanvullende, onderlinge onderhandelingen gevoerd tussen de Nederlandse en Pruisische regeringen over de toepassing van het Verdrag op Nederlands grondgebied (voorbij Krimpen en Gorinchem), waar een formulering voor werd gevonden die rekening hield met de bestaande situatie. De commissie van gemachtigden hervatte de werkzaamheden op 12 oktober. Op de 17de werden de werkzaamheden afgerond en de Akte werd

op 18 oktober ondertekend. Het nieuwe Verdrag is op 1 juli 1869 in werking getreden.

De codificatie die op deze manier tot stand kwam, is in verschillende opzichten niet veel nauwkeuriger dan de vroegere teksten. Op een aantal plaatsen is de precieze strekking van de tekst dubbelzinnig gebleven. Dit is kenmerkend voor het Rijnregime : de lastigste problemen worden niet in de teksten aangepakt, maar moeten in de praktijk worden opgelost, waardoor echter een evolutie mogelijk wordt gemaakt. Het Rijnvaartrecht is geen dogmatische uitvinding, maar het resultaat van pragmatische benaderingen, vaak op zich ook weer niet tevredenstellend, maar het resultaat is dan toch weer uiteindelijk van alle kwaden de minst slechte. De activiteiten binnen de CCR volgen trouw deze pragmatische geest : geen grootse, theoretische opzet, maar een constante en realistische bijstelling.

Dit geldt eveneens voor de exacte inhoud van de scheepvaartvrijheid die in de Akte van Mannheim verankerd is, maar die men bij het doorlezen van de tekst van het Verdrag niet precies kan afbakenen. Voor de lezers van vandaag is de Akte van Mannheim, waarvan de tekst voor een groot gedeelte niet uit te vlakken valt, onmogelijk adequaat te begrijpen, als men niet daarnaast ook kennis neemt van de interpretatie zoals deze in de praktijk tot stand is gekomen.

De belangrijkste wijziging die destijds alleen als een praktische aanpassing werd gezien, hangt samen met het besluit, de politie- en veiligheidsvoorschriften uit de tekst van het Verdrag te lichten en over te nemen in afzonderlijke reglementen die de Centrale Commissie daarvoor moest ontwikkelen. De lidstaten hebben hierdoor, zonder dat zij zich daar echt van bewust waren en zonder ook formeel te breken met de vroegere gewoonte om gezamenlijk veiligheidsvoorschriften op te stellen, de Centrale Commissie een eigen regelgevende bevoegdheid gegeven. De aard en omvang van deze regelgevende bevoegdheid zijn evenwel pas geleidelijk aan bevestigd. Tegenwoordig wordt dit als een centraal kenmerk van de CCR beschouwd, hoewel zij daar dus een deel van haar bestaan niet over beschikte.

Wel kan worden vastgesteld dat in 1868 één van de noodzakelijke consequenties van de scheepvaartvrijheid al duidelijk was : vrijheid van

scheepvaart impliceert uniforme voorschriften. Oorspronkelijk werd er over de voorschriften onderhandeld, omdat deze beschouwd werden als vaste bestanddelen van het Internationale Verdrag voor de Rijnvaart. Maar al snel bleek dat een dergelijke manier van werken te omslachtig was. Men heeft dus een regeling voorzien, die ook nu nog bestaat, waarbij de Centrale Commissie met eenparigheid van stemmen besluiten aanneemt die bindend zijn voor de lidstaten als zij daartegen geen bezwaar aantekenen.

Een recentelijk arrest van 27 oktober 2008 van de Kamer van Beroep heeft de zojuist beschreven juridische bevoegdheid bevestigd. In de desbetreffende zaak, aanhangig gemaakt door Frankrijk, dat ten aanzien van de betrekkingen tussen internationaal en nationaal recht een monistisch concept toepast, stelt het arrest dat de unaniem aangenomen besluiten voor de lidstaten bindend zijn, met dien gevolge dat deze besluiten krachtens artikel 55 van de Franse grondwet na officiële publicatie simpelweg rechtstreeks in het nationale Franse recht van kracht zijn.

Uit deze historische excursie kunnen we opmaken dat de Akte van Mannheim dus geen breuk vormde, maar een consolidatie van het juridisch Rijnstelsel, een soort bekrachtiging was, waarvan het belang eerder politiek dan juridisch was : het is de weerslag van een sterk politiek engagement ten faveure van de Rijn, die toentertijd zwaar onder de concurrentie van het spoor te leiden had: de staten hebben opnieuw hun wil bevestigd om de infrastructuur te verbeteren, de heffing van tol af te schaffen en de coördinatie te versterken.

En daarmee kom ik nu te spreken op de huidige draagwijdte van dit Verdrag. Wat zijn de belangrijkste beginselen van de Akte van Mannheim zoals deze nu wordt toegepast en hoe moet men heden ten dage de relevantie daarvan beoordelen ?

Ik ben van mening dat dit Verdrag door vijf beginselen gekenmerkt wordt :

de vrijheid van scheepvaart en de tegenhanger daarvan, de gelijke behandeling ;
uniforme regelgeving en met name uniforme veiligheidsvoorschriften ;
geen heffing van rechten of tol over scheepvaartactiviteiten ;
gecoördineerd beheer van de Rijn als waterweg, wat betreft onderhoud

en verbetering ;

bevordering van de Rijnvaart door een eigen instelling, namelijk de CCR.

Geen van deze vijf principes wordt vandaag de dag in twijfel getrokken. Dat neemt niet weg dat er toch een aantal vragen spelen, waarvoor de viering van vandaag hopelijk gedeeltelijk antwoorden zal opleveren.

Wat de eerste twee principes aangaat, de vrijheid van scheepvaart en de uniforme regelgeving, is de noodzaak niet omstreden. In tegendeel zelfs, men wil dit niet alleen op de Rijn toepassen, maar uitbreiden tot geheel Europa. Het gevolg is dat de voor de Rijn opgestelde voorschriften in feite geen specifieke Rijnvoorschriften meer zullen zijn, maar Europese voorschriften. Welk groter eerbewijs dan uitbreiding van het Rijnrecht tot geheel Europa kan men zich voorstellen ? De keerzijde van de medaille is echter dat de voorwaarden voor de opstelling en toepassing van deze voorschriften hierdoor fundamenteel veranderen. Door deze uitbreiding van de toepassing op het gehele Europese waterwegennet, verliest de Rijn gedeeltelijk zijn autonome status. Is dat zorgwekkend ? Of biedt dit juist een kans om ergens anders vooruitgang te boeken ?

In feite is dit geen nieuw vraagstuk. Al meer dan dertig jaar geleden hebben beleidsdeskundigen voor het binnenvaart ingezien dat het onmogelijk is een grens te trekken tussen de Rijn aan de ene kant en de met de Rijn verbonden waterwegen aan de andere kant. Niemand twijfelt meer aan de inmiddels Europese dimensie van de binnenvaart. Al met al mag men echter niet uit het oog verliezen waar de kracht van de Rijnvaart uit bestaat. Men moet de overgang op zo'n manier tot stand brengen dat, wat men de "verworvenheden voor de Rijn" zou kunnen noemen, behouden blijven : een zeer hoog veiligheidsniveau dankzij een voortdurende aanpassing aan de laatste stand van de techniek.

Dat er in de Rijnvaart geen rechten geheven worden, heeft rechtstreeks bijgedragen aan de voorspoedige ontwikkeling van de Rijnvaart. Het Rijnregime was vooral een instrument om de Rijnvaart van verschillende tolheffingen en rechten te bevrijden. Elke verlaging van heffingen vertaalde zich in een toename van de transportactiviteit. Tussen 1870 en 1895, dus binnen 25 jaar, steeg de vervoersprestatie in de Rijnhavens van 4,5 MT tot 30 MT.

Op dit moment gaan er stemmen op, de gebruikers te laten meebetalen aan de infrastructuurkosten en streeft men naar een algemeen beleid voor de internalisering van externe kosten. Er moet op gewezen worden dat volgens de gangbare interpretatie, artikel 3 een vergoeding voor aan schippers geleverde diensten, in de vorm van installaties of dienstverlening, niet in de weg staat.

Het is echter onomstreden dat de scheepvaart er zeer veel baat bij heeft als er geen rechten worden geheven. Hoe moet het dan verder met dit principe in de toekomst? Een aanpassing is niet ondenkbaar, maar als er iets moet worden gewijzigd dan wel met de nodige voorzichtigheid en "Fingerspitzengefühl".

Het vierde beginsel, namelijk onderhoud en gecoördineerde verbetering van de waterweg door de Rijnsoeverstaten is ook niet omstreden. Achteraf bezien is het verbazingwekkend dat een dergelijk mechanisme, zonder verplichtingen en enkel en alleen door coördinatie en het bestaan van de CCR als waakzame instantie, zo goed heeft kunnen functioneren. Per slot van rekening is de Rijn, die vroeger een moeilijk bevaarbare rivier was, de drukt bevaaren waterweg van Europa geworden. Een Nederlands geschiedkundige, Coenraad TAMSE heeft gezegd dat de Rijn niet zou hebben bestaan als die niet door de Rijnsoeverstaten en door het Rijnregime "gemaakt" zou zijn. De taak om te zorgen voor een optimale waterbouwkundige ontwikkeling van deze buitengewone vervoersader is nog steeds actueel, hetgeen ook wel blijkt uit de informatie-uitwisseling in de Centrale Commissie over opstoppingen in zeehavens, het onderhoud van sluizen in de Bovenrijn of het onderwerp van ons volgende seminar dat aan de klimaatveranderingen en de gevolgen daarvan voor de Rijnvaart gewijd zal zijn.

De Rijn als bevaarbare waterweg is wat men heden ten dage een transportcorridor noemt. Het aantal betrokken partijen is groot en de infrastructuur is omvangrijk, zodat een goede coördinatie onontbeerlijk is. Daarbij rijst de vraag of deze coördinatie, afgezien van de scheepvaart als zodanig, zich niet op één of andere wijze zou moeten uitstrekken tot walinstallaties en havenvoorzieningen. Een optimaal beheer van een dergelijke corridor vereist een allesomvattend concept, waarin alle componenten een plaats krijgen en vooral ook een goed georganiseerde structuur voor de uitwisseling van informatie en een doelgerichte planning voor de uitbreiding van installaties. Het klinkt als een zeer ambitieus streven, maar het is wel iets waar over nagedacht wordt.

En zo kom ik tot slot bij het vijfde beginsel van het Rijnregime, het bestaan van een eigen instelling voor de binnenvaart in de vorm van de Centrale Commissie.

Van alle principes die in de Akte van Mannheim verankerd liggen, lijkt dit me binnen de huidige context de meest relevante. Het spreekt vanzelf dat ik als Secretaris-Generaal van deze instelling, alleen maar vóór de actualiteit van deze instelling kan pleiten.

Dat een permanente instelling met specifieke opgaven nodig was, is iets waar men pas geleidelijk aan van overtuigd raakte. Zonder de interventie van Wilhelm Von HUMBOLT, zou het administratieve orgaan voor de Rijn dat in 1804 door het Octrooiverdrag voor de Rijn werd ingesteld, niet door het Congres van Wenen aanvaard zijn. Nog in 1868 stelde de vertegenwoordiger van Pruisen voor de permanente zetel definitief op te heffen. De onderhandelingen over de Akte van Mannheim in 1868 werden trouwens ook niet door de Centrale Commissie gevoerd, maar door gemachtigden die op ad hoc-basis bijeenkwamen. De instelling is uiteindelijk bevestigd, maar de Centrale Commissie is sinds 1868 niet dezelfde gebleven. Zij is verschillende keren van vorm veranderd, en zelfs van aard. Door de afschaffing van rechten en heffingen zoals bepaald in de Akte van Mannheim van 1868, verloor de Centrale Commissie haar oorspronkelijke taak, namelijk te waken over de inning en besteding van de octrooien. Daarvoor in de plaats heeft zij echter andere functies op zich genomen. Tussen 1868 en 1918 ontwikkelde zij zich tot een soort bilaterale commissie tussen Duitsland en Nederland. Pas na 1919 werd zij een echte internationale organisatie binnen het nieuwe kader dat door het Verdrag van Versailles geschapen werd. Sindsdien zijn alle belangrijke onderwerpen op het gebied van de binnenvaart hier aan bod geweest. En ook nu nog is de Centrale Commissie een onmisbaar forum voor overleg over maatregelen die nodig zijn om de binnenvaart te bevorderen.

Lang heeft men gedacht, en men hoort het vandaag de dag ook nog wel eens beweren, dat de Centrale Commissie in feite niets anders zou zijn dan een permanente diplomatieke conferentie. Het is juist dat zij dat óók is : een plaats voor overleg en voor onderhandelingen tussen de afgevaardigden van de lidstaten. Maar zij is daarnaast ook een internationale instelling met een eigen dynamiek, een bron van resources, waar de knowhow van

secretariaat, de competentie van de nationale deskundigen en de ervaring van de vertegenwoordigers van het bedrijfsleven onder één dak worden gebundeld. Zij is en blijft een plaats waar besluiten worden genomen, ook al geschiedt dit met eenparigheid van stemmen. Zij is nog steeds een plaats waar een aantal juridische bevoegdheden liggen, ook al moet zij deze bevoegdheden vandaag de dag met anderen, in een ruimer kader, delen.

Deze rol vervult zij binnen een gewijzigde context, zowel wat het bedrijfsleven betreft, als op het niveau van openbare instellingen. Het interne vervoersbeleid wordt tegenwoordig op Europees vlak in het kader van de Europese Unie bepaald, waar voor de binnenvaart een zeer ambitieus programma gelanceerd is, namelijk het actieprogramma NAIADES. Het spreekt vanzelf dat de Centrale Commissie dit programma volledig steunt en zorg zal dragen voor een voortzetting door middel van haar eigen werkzaamheden.

In 2008 zou de Centrale Commissie ook het vijftig jarig bestaan van de samenwerking met de Europese Commissie kunnen vieren. Ofschoon de samenwerking in de loop der jaren steeds weer andere vormen heeft aangenomen, was zij steeds zeer intensief. Men hoeft alleen maar terug te denken aan de nauwe samenwerking ten tijde van de goedkeuring van Aanvullend Protocol nr. 2, de gemeenschappelijke vormgeving van een stilleggingfonds of de samenwerking bij de uitvoering van de structurele sanering. Op dit moment werken de twee instellingen samen op het gebied van de technische voorschriften voor schepen en de ontwikkeling van een instrument voor de marktobservatie. Andere gemeenschappelijke werkzaamheden zijn mogelijk en wenselijk.

In 1868 bestond er nog geen Europees kader. De Akte van Mannheim was een akkoord tussen Rijnsoeverstaten. Sindsdien is de Akte qua karakter veranderd : het Verdrag van Versailles heeft er een Europees Verdrag van gemaakt, dat ook voor derde staten open stond. Vandaag de dag is het absoluut ondenkbaar om Rijnvaart en Europese binnenvaart van elkaar te scheiden. De Centrale Commissie ziet haar taak zowel in dienst van de Europese binnenvaart als van de Rijnvaart. Zij zal ook binnen de nieuwe context van een uitgebreid Europa haar rol vervullen zonder haar fundament in de Rijnvaart te verloochenen en zij zal trouw blijven aan de symbolische Akte van Mannheim, die gelijkgesteld kan worden aan de geboorte van de moderne binnenvaart.

de heer Ministerialdirektor Bernd TÖRKE

*Directeur-Generaal Waterwegen en Binnenvaart van het
Bondsministerie van Verkeer, Bouwbeleid en Stadsontwikkeling
van de Duitse Bondesrepubliek*

Hartelijk dank, mijnheer de Voorzitter, beste collega's!

Het is voor mij een groot genoegen en een grote eer op deze belangrijke dag in Straatsburg te zijn om samen met u het 140-jarig bestaan van de Akte van Mannheim te kunnen vieren.

Als ik aan mijn beroepsloopbaan terugdenk, dan herinner ik mij de tijd dat ik als jonge ambtenaar al heel vroeg in de gelegenheid werd gesteld – dat was in de jaren tachtig – om deel te nemen aan vergaderingen van werkgroepen en commissies van de CCR over onderwerpen zoals de marktobservatie en statistieken. In de jaren negentig kwam in naar Straatsburg naar het Palais du Rhin om mee te werken aan het project voor de harmonisatie van de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke goederen – trefwoord “ADNR/ADN”. Dat bood mij interessante inzichten en discussies.

Ik geloof dat wij vandaag de dag kunnen stellen dat de binnenvaart voor een Renaissance staat, vooral ook voor de achtergrond van de steeds verder toenemende goederenstromen. Volgens de Duitse statistieken – de prognoses in de andere Europese landen zijn echter vrijwel hetzelfde – moeten wij tot 2025 rekenen op een verdubbeling van het goederenvervoer. Deze verwachting roept de vraag op: hoe gaan wij met deze uitdaging om? Daarop antwoord ik: een centrale bijdrage aan een oplossing komt van de kant van de binnenvaart. Daar zal ik straks nog op ingaan.

Allereerst wil ik u echter de beste wensen van mijn minister overbrengen. Deze week vinden in de Duitse Bondsdag de beraadslagingen over de begroting plaats. In deze bewogen tijden van de financiële crisis rijst de vraag, hoe men de conjunctuur kan aanzwengelen. Hierbij speelt natuurlijk ook de uitbouw van de openbare infrastructuur een zeer belangrijke rol. Ik ben ervan overtuigd dat niet alleen in Duitsland het systeem schip/waterweg gesterkt uit deze discussie

naar voren zal komen. Daarbij zal duidelijk worden dat wij bij de uitbreiding van de capaciteiten van de waterwegen nog een forse achterstand moeten wegwerken.

Dit geldt gedeeltelijk ook voor de Rijn. Anders dan bij de Rijn als natuurlijke waterweg, hebben maatregelen voor het omvangrijke netwerk van kanalen nogal wat voeten in de aarde. Er moet immers gezorgd worden voor een uniform profiel, zodat ook voor het containervervoer, een efficiënt en doorgaand transport gewaarborgd is. Dit is hard nodig om de enorme stroom goederen te kunnen verwerken. Het Oost-West-vervoer en de aan- en afvoer van en naar de Duitse havens staan onder grote druk. De ARA-havens zijn via de Rijn goed geïntegreerd.

Hier komt nog bij dat wij in een tijd leven waarin veel burgers van mening zijn dat het vervoersstelsel schip/waterweg veel meer goederen zou kunnen opnemen dat tot nu toe het geval is. Uit een enquête die wij kort geleden hebben gehouden, bleek dat tweederde van de ondervraagden deze mening zijn toegedaan. Ik geloof dat dit resultaat ons beleid, ook hier in Straatsburg, meer gewicht verleent en verder zal stimuleren.

Dames en heren, de "Akte van Mannheim" van 1868 is hier al verschillende keren genoemd. Daarbij is men ook ingegaan op de basisprincipes van dit verdrag. Ik ben ongetwijfeld niet de meest aangewezen persoon om hier op grond van eigen kennis over de details van de historische ontwikkeling te berichten. De Secretaris-Generaal heeft daar al het een en ander over gezegd. Wel wil ik toevoegen en eraan herinneren dat in de archieven van het Ministerie van Buitenlandse Zaken de Akte van Mannheim het oudste volkenrechtelijke document is.

De drie beginselen die de twee sprekers voor mij hebben genoemd, de "vrijheid van scheepvaart", de "eenheid van het Rijnvaartregime" en het "principe van de gelijke behandeling" zijn eeuwig geldende beginselen die ook in de toekomst de basis voor het gemeenschappelijke beleid zullen zijn en blijven. Dit toont aan hoe intelligent onze voorvaders bij de opstelling van dit verdrag zijn geweest. Natuurlijk heeft het zich verder ontwikkeld. Eén punt zou ik toch nog willen noemen: de "Verklaring van Bazel" van mei 2006 heeft deze principes nogmaals bevestigd, maar tevens andere aspecten toegevoegd,

zoals de bescherming van het milieu. Dit bepaalt steeds meer ons operationele handelen en vindt ook zijn weerslag in de programma's van de elkaar opvolgende voorzitterschappen van de CCR.

In de afgelopen 140 jaar zijn er veel veranderingen ingetreden. Goede en slechte veranderingen. De volkeren werden door een zwaar lot getroffen. Gezien vanuit het huidige standpunt heeft, volgens mij, de economische ontwikkeling aangetoond dat de benadering die wij destijds in 1868 hebben gekozen, juist is. Er werd een regelwerk gecreëerd dat met betrekking tot de technische vereisten en later die van de milieubescherming zo is opgezet dat de scheepvaart hierdoor niet belemmerd wordt. Nog belangrijker is dat deze regelgeving een zeer hoge veiligheids- en milieustandaard waarborgt. Ik geloof dat wij met recht kunnen stellen, dat wij hier pionierswerk hebben verricht, dat de CCR een voortrekkersrol heeft vervuld en competenties heeft verworven die wij graag over de grenzen van de Rijn, in de Europese en zelfs internationale politiek willen inbrengen. Na de val van het IJzeren Gordijn, de uitbreiding van de Europese Unie en de dynamische en snelle globalisering van de handel, is duidelijk geworden dat de binnenvaart een zeer belangrijke rol speelt of kan spelen, als men vasthoudt aan de principes die hier in de CCR werden ontwikkeld.

De accenten op de Rijn zijn verschoven. Ik zou derhalve graag – als u mij toestaat – enkele politiek, strategische opmerkingen willen maken vanuit mijn visie als verantwoordelijk afdelingshoofd voor scheepvaart en waterwegen.

Op de eerste plaats vindt ik het zeer belangrijk dat wij onze samenwerking in de CCR, maar ook met onze Europese buurstaten in het kader van de Europese Unie verder verdiepen. Ik weet dat er vanwege de toenemende omvang van Europa, en ik denk daarbij vooral aan de toetreding van Oost-Europese landen, maar ook aan landen zoals Rusland en China, behoefte is aan overleg met Europa over de verdere ontwikkeling van de binnenvaart. Dit heeft betrekking op de infrastructuur, de technische dimensie en natuurlijk ook de betere bescherming van milieu en klimaat. Ik geloof dat wij hier veel gebieden voor samenwerking hebben. Op al deze gebieden moeten wij dan ook de vinger aan de pols houden. Ik zou graag iedereen hier willen oproepen, deze samenwerking verder uit te breiden.

De vraag, hoe de binnenvaart voor de achtergrond van het toenemende goederenverkeer kan groeien, moet steeds in het middelpunt blijven staan. Door de dialoog tussen Straatsburg enerzijds en Brussel anderzijds, maar ook tussen Straatsburg, Brussel en Boedapest, is een overlegcultuur tot stand gekomen die ons aanmoedigt, deze weg consequent te volgen.

Mijn tweede opmerking heeft betrekking op de verdere ontwikkeling van rechtsvoorschriften. Rechtsvoorschriften moeten gebaseerd worden op technische normen, op technische vooruitgang. Dat doen wij dan ook. Ik heb al gezegd dat wij hier een voortrekkersrol vervullen. Dat moet ook zo blijven. Ik denk, dames en heren, dat wij nu in een fase terecht komen waarin wij ons nog meer dan vroeger moeten afvragen: is er echt in alle gevallen een wijziging van de voorschriften nodig? Deze vraag naar de noodzaak van wijzigingen van voorschriften moeten wij nog vaker stellen en wel om twee redenen: ten eerste omdat de economische spelers de wijzigingen van wetten en verordeningen nog moeten kunnen volgen en ten tweede, omdat wij van de overheid ook slechts beperkte middelen hebben, om alle taken uit te voeren. Voor deze achtergrond wil ik een appel tot u richten om in ons werk nog meer rekening te houden met aspecten zoals kostenefficiency, vereenvoudiging en een terugdringen van bureaucratie.

Als derde punt: in het kader van de CCR houden wij ons actief met milieubescherming bezig. Ik ben niet zo zeker of dit wel voldoende in de publieke opinie bekend is. Vaak hoort men kritische geluiden, ook als het over het systeem schip/waterweg gaat. Maar wij hoeven ons helemaal niet te schamen. Integendeel, de schepen zijn veel veiliger geworden. Wij hebben dubbelwandige schepen ingevoerd, wij hebben de emissienormen voor kleine verontreinigende deeltjes, zwavel en stikstofoxiden verscherpt, wij zijn actief betrokken bij de discussie over de reductie van broeikasgassen. Wij bouwen inmiddels ook ecologisch verantwoord. Dankzij deze en nog veel meer andere positieve aspecten kunnen wij trots zijn op datgene wat wij op dit gebied presteren. Dat betekent echter niet dat wij het een of ander niet nog beter zouden kunnen doen. In deze samenhang is het ook belangrijk, actief de dialoog met milieu- en natuurbeschermingsorganisaties te zoeken en deze bij onze werkzaamheden te betrekken. Ik ben ervan overtuigd dat dit voor ons werk en voor de positie van het systeem schip/waterweg belangrijk is. Het helpt om een groter acceptatie te bereiken, die wij per slot van rekening voor

ons beleid nodig hebben.

Vierde punt: wij kunnen in het kader van het vervoerbeleid weliswaar door preventie een bijdrage aan de verbetering van het milieu en het klimaat leveren, maar het is dan toch nog de vraag hoe wij met de klimaatverandering omgaan als deze zich daadwerkelijk gaat voordoen. Voor deze achtergrond voeren wij een discussie, welke aanpassingsstrategieën nodig zijn om deze uitdaging het hoofd te kunnen bieden. Ik ben u allen zeer dankbaar dat wij deze discussie pro-actief voeren. Wij zullen ons allen in juni 2009 in Bonn op een grote CCR-conferentie met de titel "Rijnvaart en klimaatverandering – Uitdaging en kansen" met deze thematiek gaan bezighouden. Ik geloof dat het belangrijk is dat wij op basis van belastbare en betrouwbare wetenschappelijke inzichten een discussie aangaan, welke consequenties hieruit getrokken moeten worden voor het investeringsbeleid, het economisch beleid en de reactie van het bedrijfsleven. Deze discussie moet ook op internationaal niveau en samen met milieu- en natuurbeschermingsorganisaties worden gevoerd.

Een ander punt is de omgang met de sociale dimensie. De sociale dimensie is ook een deel van een strategisch duurzaam beleid. Wat wij hier in het kader van de CCR, in onze landen en in de Europese Unie doen, is een geïntegreerd vervoerbeleid, dat ook duurzaam moet zijn. Wij moeten daarom de volgende vragen stellen: hoe werken onze werknemers en werkneemsters? Onder welke omstandigheden werken zij? Hoe worden onze medewerkers opgeleid en hoe winnen wij jonge mensen voor deze beroepen, voor deze sector, voor de verschillende aantrekkelijke activiteiten? Als het klopt, en dat is mijn these, dan zal de binnenvaart in de komende jaren een groot deel van het totale goederenvervoer voor haar rekening nemen. Dan hebben wij meer personeel nodig, meer vakkrachten. Hiervoor moeten wij ons allen gezamenlijk inzetten. Ik geloof dat wij ons nog intensiever dan tot nu toe moeten inzetten om voor deze problemen oplossingen te vinden.

Ik kom nu bij mijn laatste punt: ik zou ervoor willen pleiten dat wij als binnenvaart sterker betrokken worden bij de discussie over de logistieke keten. In Europa wordt op dit moment een intensief debat gevoerd, hoe wij de logistieke keten kunnen optimaliseren. Ik kan mij goed voorstellen dat de rol van de binnenvaart kan worden uitgebreid. De verschillende transportmodi moeten niet meer zozeer in termen van concurrentie denken, maar meer naar

samenwerking streven. Als wij het over deze boeg gooien, zal het zeker mogelijk zijn, de binnenvaart sterker in de logistieke keten te integreren. Dat stelt voorop dat voor alle marktdeelnemers onder de streep een win-win-situatie ontstaat. Het is de moeite waard, deze discussie actief te voeren.

Dames en heren, ik heb, zoals u gemerkt heeft, de blik eerder op de toekomst dan op het verleden gericht. U kunt opmaken uit mijn woorden dat wij niet alleen veel werk voor ons hebben liggen, maar dat bij datgene wat ik beschreven heb, ook veel vertrouwen en optimisme heerst. Dit vertrouwen stoelt op "de binnenvaart" of het motto "Het systeem schip/waterweg staat voor een Renaissance". Het is belangrijk deze Renaissance waar te nemen. Het is belangrijk dit te communiceren. En het is belangrijk dat de staat zijn verantwoordelijkheid op zich neemt, samen met de economische spelers en de sociale partners, zodat deze visie werkelijkheid wordt.

Ik ben uiteindelijk zeer optimistisch: de binnenvaart heeft toekomst. Deze instelling, de CCR, heeft toekomst en ik wens de CCR en ons allen nog veel gelegenheden om samen te komen, niet alleen om te vieren, maar ook om successen bij het concrete werk te boeken.

Hartelijk dank en de beste wensen!

de heer Pierre FORTON

*Directeur-Generaal Vervoer over land van de Belgische Federale
Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer*

Geacht Ambassadeur,
Geachte Hoge Vertegenwoordigers van de Lidstaten,
Geachte Dames en Heren afgevaardigden van internationale
organisaties,
Geachte Secretaris-Generaal, dames en heren Commissarissen,
Geachte dames en heren,

Bij een viering zoals deze waarvoor wij hier allen bijeen zijn, zal iedereen een blik op het verleden werpen. Als men dat doet, dan doet men dat ongetwijfeld om wegen te vinden voor verbeteringen in de toekomst, onze gemeenschappelijke toekomst en de toekomst van allen die na ons komen.

Zonder nu al te ver in de geschiedenis terug te willen gaan, is het zeker dat het begin van de negentiende eeuw, op zijn manier, de verdere ontwikkeling van Europa bepaald heeft.

De slotakte van het Congres van Wenen, die in 1815 tot stand kwam, vormt een essentieel document in deze geschiedenis...ook al heeft deze akte, zoals later gebleken is, de pan-Europese entente niet in alle opzichten weten te bewerkstelligen. Alles bij elkaar geloof ik dat wij tevreden kunnen zijn over de enorme vooruitgang die sindsdien geboekt is, en dan vooral ook de vooruitgang van de laatste decennia.

Wat het onderwerp van vandaag betreft, is het opmerkelijk dat er een overeenkomst bestaat die al van meet af aan tot doel had de vrije scheepvaart en de gelijke behandeling van alle schepen van de verdragspartijen op waterwegen en rivieren van de Ondertekenende staten van het Congres van Wenen te garanderen.

Dit waren wat je noemt zeer nobele beginselen, en er was dan ook nog wel wat tijd nodig om ze daadwerkelijk en volledig te realiseren. Er werden echter al vrij snel een aantal zeer positieve resultaten geboekt. Onze Secretaris-

Generaal, die België hier hartelijk wil danken voor zijn werkzaamheden en voor de organisatie van dit evenement, heeft de belangrijkste reeds genoemd. De ondertekening van de Akte van Mannheim, nu 140 jaar geleden, moet beschouwd worden als een eerste mijlpaal met omvangrijke en duurzame consequenties.

Afgezien hiervan valt op dat de 17e oktober voor de opbouw van Europa blijkbaar een soort magische datum is, want op dezelfde datum, maar dan in 1953, werd in Brussel het Protocol ter oprichting van de Europese Conferentie van Ministers van Verkeer ondertekend, wat later het Internationaal Vervoersforum geworden is. Ik wil daar meteen aan toevoegen dat deze twee internationale organisaties uitstekende contacten met elkaar onderhouden.

Het is een teken aan de wand, maar dan wel een zeer gelukkig teken, dat de Akte van Mannheim ook toen al verwees naar de algemene veiligheid en politievoorschriften. Ik wil deze twee begrippen graag vertalen naar deze tijd. Deze begrippen behelzen tevens het idee van een evenwicht tussen menselijke activiteiten en milieu, om op de rivier voor orde te zorgen en zodoende de kwaliteit en goede afwikkeling van het verkeer te verzekeren.

Het was een duidelijke keuze voor liberalisatie, met eerlijke concurrentieverhoudingen; er is bovendien gedacht aan weloverwogen regelgeving en er is gezorgd voor een adequaat en geharmoniseerd kader, bijvoorbeeld door middel van technische voorschriften en door de afschaffing van fiscale, parafiscale en douanehindernissen.

Deze principes zijn nog steeds zeer actueel. Van dag tot dag worden wij daarmee geconfronteerd en zelfs in toenemende mate, of het nu gaat om de verschillende vervoerstakken of andere economische of financiële gebieden.

Zeker is dat de Centrale Commissie voor de Rijnvaart de oudste internationale, gouvernementele organisatie in Europa is. Door al haar activiteiten, die nog steeds van groot belang zijn, is zij ongetwijfeld ook één van de meest dynamische organisaties. Zij heeft het klaargespeeld buitengewone knowhow en ambitie onder één noemer te brengen, sterker nog, met jeugdig elan heeft zij op competente wijze activiteiten ontplooit op alle gebieden waar dat nodig was, en zij is er zelfs vaak in geslaagd adequaat op de toekomst te anticiperen.

De Centrale Commissie moet daarom een voorbeeld voor Europa blijven. Zij is een bron van inspiratie en kan als voorbeeld dienen voor een rechtvaardige pan-Europese integratie, zoals wij die ons allemaal wensen.

Tegen de achtergrond van al deze institutionele componenten, steunt België de activiteiten van de CCR ten volste. Dat geldt voor de federale overheid. Dat geldt tevens voor de gewesten, en dat geldt tot slot ook voor alle autonome havens op Belgisch grondgebied.

Dit blijkt ook duidelijk uit het beleid van de huidige Belgische regering op het gebied van mobiliteit en vervoer. De doelstellingen van de staatssecretaris voor mobiliteit, de heer Etienne SCHOUPE, die mij verzocht heeft u zijn beste wensen over te brengen, beklemtonen dan ook de prioriteiten van het Belgische beleid van de afgelopen jaren.

Kort geleden nog heeft hij gepreciseerd, en ik citeer, dat « de totstandkoming van een duurzame economie slechts mogelijk is als de drie pijlers – de economische, sociale en ecologische – gezien worden in een perspectief op lange termijn, rekening houdend met de beslissingen van consumenten, producenten en autoriteiten ». Dit geldt in het algemeen, maar zeker ook voor de vervoerssector en meer in het bijzonder voor de binnenvaart, gezien het enorme potentieel van de binnenvaart en de perfecte harmonie met het milieu.

Met betrekking tot ons onderwerp van vandaag, kunnen de prioriteiten in de volgende drie grote blokken worden samengevat:

een dringend noodzakelijke, optimale promotie van de binnenvaart, ook al is de binnenvaart op de markt voor vervoer over land nu al bijna goed voor 15 %,

een promotie in het kader van een transversale intermodaliteit, om de marktaandeelen van de verschillende vervoerswijzen te verschuiven, zodat schadelijke gevolgen voor mens en milieu zo gering mogelijk uitvallen,

integratie van de binnenvaart in een algemene, doeltreffende en goed functionerende logistieke keten, zodat de verbindingen met de zeevaart en de havens, die op wereldschaal actief zijn, optimaal verlopen.

De Centrale Commissie heeft in dit opzicht al veel werk verricht; zij moet haar werkzaamheden in deze zin voortzetten. België acht dit van cruciaal belang.

80% van de Belgische vloot beschikt namelijk over een Rijnvaartverklaring. Deze schepen voldoen aan de meest recente en strengste technische normen. Het vervoer dat zij verzorgen vertegenwoordigt bijna 9% van het totale vervoer over de traditionele Rijn en daarmee neemt België de derde plaats in van landen die deelnemen aan dit vervoer, hoewel zij niet rechtstreeks een Rijnsoeverstaat is.

België is ervan overtuigd dat dit belang identiek is voor alle partners die hier vandaag voor de herdenking van dit historische moment verenigd zijn. Ons streven naar een duurzame ontwikkeling is iets dat wij verregaand delen en wij weten dan ook hoe wij dat in specifieke situaties met de nodige nuances moeten verwezenlijken: doeltreffendheid kan men namelijk slechts via subsidiariteit bereiken en alleen meten aan de hand van de resultaten.

Dat wij hier een gemeenschap vormen is ongetwijfeld te danken aan de in de praktijk bewezen dynamiek van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Het bewijst tevens dat haar werkzaamheden, activiteiten en besluiten goed gefundeerd zijn. Last but not least, kan men hieruit de conclusie trekken dat de CCR zich op positieve manier moet blijven inzetten voor ons aller belang, zodat zij een voorbeeld en ijkpunt zal blijven in dienst van het algemeen welzijn.

Dit is de "luttele" taak die België haar toewent...waarbij wij iedereen die aan deze werkzaamheden zal bijdragen, in welke functie dan ook, bij voorbaat van harte willen danken en de wens uitspreken dat dit werk ook in de toekomst ononderbroken in dezelfde positieve richting zal worden voortgezet.

Ik dank u voor uw aandacht.

de heer Daniel BURSAUX

Directeur-Generaal Infrastructuur, Vervoer en Zeezaken van het Franse Ministerie van Ecologie, Energie, Duurzame Ontwikkeling en Ruimtelijke Ordening

Geachte voorzitter,
Geachte delegatieleiders,
Geachte Secretaris-Generaal,
Dames en heren,

Het is een groot genoegen hier vandaag in Straatsburg te mogen zijn, in deze stad met talrijke belangrijke internationale functies, waar ik, zoals de heer Zeller zojuist al opmerkte, zeer nauw mee verbonden ben.

Het is bovenal een groot genoegen om hier uit naam van de Franse regering te kunnen bevestigen, hoeveel belang Frankrijk hecht aan de binnenvaart en aan één van de belangrijkste Europese spelers die vandaag het 140-jarig bestaan van de Akte van Mannheim viert, en ik dank u dan ook heel hartelijk dat u mij voor dit jubileum heeft uitgenodigd.

Mij is er veel aan gelegen u ervan te overtuigen dat de Franse regering de binnenvaart hoog in haar vaandel draagt. Dit blijkt ook duidelijk uit de ontwerpwet die in het kader van het Grenelle-programma voor het milieu vrijwel met eenparigheid van stemmen op 21 oktober jongstleden door de Assemblée Nationale werd aangenomen. Op grond van deze ontwerpwet zal binnenkort een begin worden gemaakt met de aanleg van een groot kanaal tussen de Seine en de Schelde, zal er meer en diepgaander onderzoek worden gedaan naar een toekomstige verbinding tussen het stroomgebied van de Rhône en de Moezel en wordt er tevens gewezen op het belang van het behoud van het hoofdwaterwegennet.

De datum van 17 oktober 1868 kan inderdaad als datum voor de oprichting van de CCR worden beschouwd. De geschiedenis van deze instelling reikt evenwel terug tot 15 augustus 1804, toen er tussen Frankrijk en de Duitse staten een verdrag werd gesloten over de instelling van een algemene Octrooiraad

voor de Rijn. Deze instelling is daarna in de Slotakte van het Congres van Wenen van 9 juni 1815 verder uitgegroeid tot een voorloper van de CCR, zoals Jean-Marie Woehrling zojuist heeft geschetst.

Naast de fundamentele beginselen die al in 1804 werden vastgelegd en in het Rijnregime hun beslag kregen, werd pas in de Akte van Mannheim een specifieke organisatie met een duidelijke plaats voor de besluitvorming in het leven geroepen. Op grond van dit Verdrag is de instelling, die daarvoor nog als een soort permanente diplomatieke conferentie moet worden gezien, een echte internationale organisatie geworden, met eigen bevoegdheden en een autonoom besluitvormingsproces.

Op basis van dit Verdrag heeft de CCR in de loop der eeuwen tot aan de dag van vandaag blijk gegeven van een groot aanpassings- en ontwikkelingsvermogen. Deze kwaliteiten vinden grotendeels hun oorsprong in de beginselen die bij oprichting van de CCR zijn vastgelegd. Zij zijn ook nu nog actueel, net als de efficiënte organisatiestructuur die geleidelijk aan tot stand is gekomen.

Het eerste fundamentele beginsel waar de CCR op gebaseerd is, is de vrijheid van scheepvaart. Eén van de belangrijkste redenen voor de dynamiek in het Rijnstroomgebied is te danken aan dit, destijds geheel nieuwe idee dat door de Akte van Mannheim werd ingevoerd. Het spreekt vanzelf dat dit principe in de loop der eeuwen zeer uiteenlopende problemen het hoofd heeft moeten bieden, zoals bijvoorbeeld de geleidelijke ontmanteling van het heffingenstelsel in de binnenvaart dat aan het begin nog bestond of de verbetering van de infrastructuur. Dat neemt niet weg dat dit nog steeds een fundamentele pijler van het Rijnregime is, waar alle gebruikers van de waterweg zeer veel waarde aan hechten.

Het tweede principe is de uniformiteit van het Rijnregime. Naast de communautaire regelgeving, die pas heel veel later haar intrede deed, zorgt de regelgeving voor de Rijn ervoor dat op de gehele rivier voor iedereen dezelfde, eerlijke voorwaarden gelden. Om tot deze eenheid te komen, moesten de voorschriften geharmoniseerd worden, waardoor toen al het idee van een uniform regime voor de binnenvaart geconcretiseerd werd.

Het derde en laatste belangrijke principe is de regelgeving. In het

Rijnregime staat vrijheid niet gelijk aan een situatie zonder regels, en al helemaal niet als het om de veiligheid gaat. Deze eis, die vandaag de dag weer actueler dan ooit is, was altijd onlosmakelijk verbonden met het beginsel van de scheepvaartvrijheid. De Rijnsoeverstaten hebben op dit vlak jarenlang gewerkt aan een coherent en veelomvattend reglementair kader dat het vervoer over de Rijn sterk heeft bevorderd, terwijl er tegelijkertijd een zeer hoog veiligheidsniveau werd gewaarborgd. De vruchtbare samenwerking, die op het principe van een consensus stoelt, heeft geleid tot de totstandkoming van het Politiereglement, het Reglement Onderzoek van Schepen op de Rijn en het Reglement betreffende het verlenen van Rijnpatenten, die vandaag de dag een referentie voor de gehele binnenvaart in Europa vormen.

De duurzaamheid van de Akte van Mannheim is eveneens te danken aan de kwaliteit van de organisatie die door de Akte in het leven is geroepen. Deze organisatie heeft zich in de loop der jaren weten te handhaven door zich steeds weer aan de ontwikkelingen binnen de sector aan te passen. Deze aanpassing was mogelijk dankzij een soepele en evolutionaire interpretatie van de inhoud van de Akte van Mannheim door de Rijnsoeverstaten, die als het nodig was, er niet voor terugdeinsden af te wijken van de letter van het Verdrag.

De ontwikkeling van het vervoer op de Rijn heeft van de andere kant ook bijgedragen aan een versterking van de rol van de Centrale Commissie als regelgevende bevoegdheid, met name op gebieden die met de veiligheid samenhangen. De CCR ontplooit tegenwoordig, naast haar "traditionele" taken, dankzij haar zeer specifieke kennis van de binnenvaartsector ook activiteiten op een aantal gebieden die niet rechtstreeks met regelgeving samenhangen. Ik denk dat het van essentieel belang is, deze rol in de toekomst verder uit te breiden.

Nu wij de essentiële rol die de CCR sinds 140 jaar op grond van de Akte van Mannheim speelt hier herdenken, moeten wij ons ook afvragen, hoe de toekomst van deze instelling eruit zou kunnen zien.

De toekomst van de CCR moet binnen het Europees kader worden gezien, dat de afgelopen decennia een grote ontwikkeling heeft doorgemaakt, met name door de geleidelijke opbouw van Europa, de uitbreiding van de Europese Unie naar het oosten en, voor wat de binnenvaart betreft, de opkomst van de vervoersas Rijn-Donau. Nu de kaarten in feite opnieuw zijn geschud, is er ook

in de binnenvaartsector een nieuwe situatie ontstaan en de CCR moet zich daaraan aanpassen, met name in haar betrekkingen met de Europese Unie en met de andere rivierencommissies.

Wat de betrekkingen tussen de Rijnvaartcommissie en de Europese Commissie aangaat, denk ik dat men een pragmatische benadering moet volgen.

Het bestaan van de Centrale Commissie voor de Rijn is in de praktijk helemaal geen bron van reglementaire disharmonie in Europa, verre van dat. Op de eerste plaats al niet omdat de regelgeving voor de Rijn vaak door de Europese Gemeenschap simpelweg is overgenomen. Dankzij het hoge veiligheidsniveau dat de Rijnregelgeving waarborgt, zijn deze voorschriften in richtlijnen overgenomen die nu op alle Europese waterwegen gelden.

Sterker nog, juridische normen worden tegenwoordig in overleg met de Europese Commissie opgesteld of aangepast, zodat eventuele mogelijke toekomstige divergenties van meet af aan worden vermeden. Op grond van een overeenkomst die in maart 2003 tussen de CCR en DG/TREN werd gesloten, is er een gemeenschappelijke werkgroep ingesteld die tot taak heeft de technische voorschriften voor schepen aan te passen. Deze zullen dan zowel voor schepen op de Rijn als voor schepen op de andere Europese wateren gelden. Deze werkzaamheden hebben wat de Europese regelgeving betreft, geleid tot de communautaire richtlijn 2006/87 over de technische voorschriften voor schepen, die op 1 januari aanstaande van kracht zal worden. Dhr. Scheel zal daar ongetwijfeld meer over vertellen.

De samenwerking en coördinatie tussen de twee instellingen is, eveneens op basis van de overeenkomst van 2003, bovendien versterkt door regelmatige bijeenkomsten, die twee keer per jaar worden georganiseerd. Hetzelfde geldt voor de deelname van vertegenwoordigers van beide partijen aan vergaderingen die voor de andere partij van belang zijn.

De praktische modaliteiten van deze samenwerking moeten volgens mij binnen het kader van een pragmatische benadering op korte termijn worden gestabiliseerd en versterkt. Aan onderwerpen van gemeenschappelijk belang ontbreekt het niet. Maar welke zijn dat dan ?

Diverse aspecten van vakopleidingen zijn bijvoorbeeld van groot belang voor de modernisering van beroepen in de binnenvaart. Op het gebied van de vaarbewijzen bestaat namelijk nog geen equivalent voor richtlijn 2006/87 die het vanaf 1 januari aanstaande mogelijk maakt dat communautaire scheepscertificaten op de Rijn worden erkend. Men moet zich dus actief hiermee bezig gaan houden, zowel inhoudelijk door een herziening van de regelgeving, als formeel, want de Centrale Commissie voor de Rijnvaart zal samen met DG/TREN de werkmethode en de oriëntatie van de werkzaamheden moeten vastleggen.

Afgezien van deze traditionele, normatieve activiteiten, lijkt het me wenselijk als er voor de Centrale Commissie een nieuwe rol wordt gecreëerd, die in overleg met de Europese Commissie en de andere belanghebbenden van de sector moet worden uitgeoefend : het legitimeren van de CCR als plaats voor analyses, voor informatie en voorstellen op het vlak van de binnenvaart in alle opzichten : economisch, sociaal of op het gebied van het milieu. Deze nieuwe rol zou met name een bijdrage kunnen leveren aan de verbetering van de voorwaarden voor toegang tot binnenvaartberoepen en een betere economische kennis van de sector, en dit alles om de binnenvaart te stimuleren, hetgeen, zoals ik reeds zei, door de Franse regering zeer zou worden toegejuicht.

In dit kader zou veel door de Centrale Commissie voor de Rijnvaart via het PLATINA-programma kunnen worden bereikt, dat door DG/TREN is gelanceerd om de grote oriëntaties voor de binnenvaart voor de komende jaren uit te stippelen. De CCR zou met name hier een grote bijdrage kunnen leveren door de instelling van een databank voor de binnenvaart, waarvoor de modaliteiten nog nader zouden moeten worden bepaald.

De bescherming van het milieu is eveneens een grote uitdaging voor de binnenvaart geworden, overigens net zo zeer als voor de vervoerssector in het geheel. Het is derhalve zeer wenselijk als de samenwerking tussen de CCR, de Internationale Commissie voor de Bescherming van de Rijn (ICBR) en de Europese Commissie zo actief mogelijk is. Bij wijze van voorbeeld kan gesteld worden dat zelfs als de normen die voor scheepsmotoren gelden nu onder de bevoegdheid van de Europese Gemeenschap en niet onder die van de Centrale Commissie vallen, de expertise van de Centrale Commissie op dit vlak toch als vanzelfsprekend moet worden beschouwd.

Eén van de meest fundamentele troeven van het functioneren van de CCR zou trouwens nog verder kunnen worden ontwikkeld, namelijk de nauwe en ononderbroken dialoog tussen de CCR en het bedrijfsleven. De CCR is al heel vroeg in haar bestaan een overlegforum tussen het bedrijfsleven en de voor de binnenvaart bevoegde overheidsautoriteiten geworden. De zeer goed bezochte bijeenkomsten voor de uitwisseling van informatie, zoals ook bleek uit het succes van de rondetafelconferenties die de afgelopen jaren georganiseerd zijn, zouden nog verder kunnen worden uitgebreid en op deze wijze voor alle bij de binnenvaart betrokken partijen van groot nut kunnen zijn.

Tot slot wil ik nog het belang onderstrepen van een versterkte samenwerking tussen de CCR en de andere rivierencommissies, teneinde de eenheid in de binnenvaart te versterken. Deze samenwerking is al met de Moezelcommissie tot stand gekomen, maar zou bijvoorbeeld voor de Donaucommissie nog verder kunnen worden uitgediept, te meer nu de grondslag van deze Commissie zal worden herzien.

Ter afronding wil ik nogmaals namens de Franse regering onderstrepen dat de CCR mij zeer na aan het hart ligt. Ik ben vol vertrouwen dat deze instelling haar voortvarende en open beleid zal voortzetten, om op deze wijze uiting te geven aan ons gemeenschappelijk streven om de binnenvaartsector aantrekkelijker, moderner en nog veiliger te maken. Op deze wijze zal het werk dat de CCR nu al 140 jaar verricht nog vele jaren voor de gehele Europese binnenvaart model staan.

Ik dank u hartelijk voor uw aandacht.

de heer Rob HUYSER

*Directeur Maritieme Zaken, van het Nederlandse Ministerie van
Verkeer en Waterstaat*

Geachte Voorzitter,
Secretaris Generaal,
Commissarissen,
dames en heren,

Bij een jubileum past het altijd om te beginnen de jubilaris te feliciteren. In dit geval een beetje moeilijk, want die jubilaris is de Akte van Mannheim en dus de CCR en dat zijn we zelf. Desalniettemin, van harte gefeliciteerd iedereen!.

In de afgelopen 140 jaar is ontzettend veel bereikt. Bestond de Rijnvaart toen hoofdzakelijk uit houtvloten, vandaag de dag zijn het hypermoderne transportmiddelen met afmetingen die we enkele decennia geleden, laat staan 140 jaar geleden, niet voor mogelijk hadden gehouden. En die Rijnvaart heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de landen aan de Rijn. Zonder de CCR en de Akte van Mannheim, die het mogelijk maakte dat de binnenvaart een modaliteit van betekenis werd, zouden onze landen niet zo welvarend zijn als ze nu zijn.

Voor Nederland betekent de binnenvaart veel. Bijna de helft van ons totale binnenlandse vervoer wordt via de binnenvaart afgewikkeld. We hebben we ook een grote vloot: ruim 50% van de totale CCR-vloot van zo'n 15.000 vaartuigen. In Nederland wordt daarmee ruim 300 miljoen ton vervoerd, waarvan ruim 200 miljoen internationaal. In Nederland hebben we dan ook 4.800 kilometer vaarweg. De heer Toet van de haven van Rotterdam zal ongetwijfeld straks nader ingaan op het belang van de binnenvaart voor de Rotterdamse haven; ik zal volstaan met de opmerking dat de binnenvaart nu en in de toekomst van levensbelang is. Voor Nederland, de andere Rijnsoeverstaten en daarmee voor Europa.

Hoewel er nog veel te zeggen valt over de verdiensten van de CCR in het verleden en het succes van de Akte van Mannheim, vind ik het belangrijker om stil te staan bij de uitdagingen van vandaag en morgen. De CCR bevindt zich

in het krachtenveld van een zich steeds verder ontwikkelende Europese Unie en andere internationale organisaties. Tot nu toe is zij vooral een promotor van de binnenvaart geweest en een belangrijke regelgever. De CCR heeft ontzettend veel expertise op het gebied van de binnenvaart en binnenschepen; recent heeft dit zich ook geuit in het overnemen van die regelgeving door andere internationale spelers. De EU heeft de technische regels, het Reglement van Onderzoek voor Schepen op de Rijn, overgenomen in een nieuwe Richtlijn die eind volgende maand door alle EU-lidstaten omgezet moet zijn in hun nationale regelgeving. Hier past overigens ook een oproep aan de Europese Commissie, om die expertise ook te gebruiken: zorg ervoor dat de CCR een volwaardige partner is bij het verder ontwikkelen van die regelgeving. Ook de gevaarlijke stoffen regels van de CCR, het ADN, is geëxporteerd. Dit jaar is het ADN in werking getreden en een nieuwe Richtlijn die naar de bijlagen van het ADN verwijst. Allemaal CCR-regelgeving die nu tot ver buiten haar oevers toepassing vindt.

Momenteel wordt nagedacht over vernieuwing van de regelgeving op het gebied van bemanningseisen binnen de CCR, maar ook binnen de Europese Commissie. Op dit gebied roep ik overigens de Europese Commissie niet op om de bestaande CCR-regelgeving over te nemen. De CCR is begonnen met een traject om na te denken over de fundamenteën van een geheel nieuwe aanpak van de bemanningseisen en de opleidingen. De bemanningseisen moeten generationaliseerd worden en de opleidingen gemoderniseerd. NL steunt deze vernieuwing van harte en zal hiervoor een actieve bijdrage leveren. Ook in dit verband zou ik nauwe samenwerking tussen CCR en Europese Commissie van harte toejuichen zodat samen met alle andere EU-lidstaten gewerkt kan worden aan deze vernieuwing.

Overigens is het een prima zaak dat met enige regelmaat een gesprek plaatsvindt tussen de heer Lingemann, onze voorzitter, en de heer Ruette van de Commissie. Het is ons aller uitdaging om de CCR haar kracht te laten houden binnen de Europese context.

Door het heffingsverbod in de Akte heeft de binnenvaart al decennia een accijnsvrijstelling. Mede daardoor heeft de binnenvaart zich kunnen ontwikkelen tot de succesvolle bedrijfstak die zij nu is. Ondertussen veranderen de tijden en kunnen we ons niet langer onttrekken aan de discussie over het

internaliseren van externe kosten die alle transportmodaliteiten aangaat. Hoewel de binnenvaart naar het zich laat aanzien de laagste externe kosten heeft, moeten we ons ook beraden over verdere verlaging daarvan door middel van gerichte bronmaatregelen. Daarom is het zo belangrijk om scherpe normen voor de uitstoot van motoren te zetten. Terugdringing van de roetuitstoot moet een absolute prioriteit zijn. Als de binnenvaart de schoonste modaliteit wil blijven zal de norm in de binnenvaart vergelijkbaar moeten zijn met Euro 6 in het wegvervoer.

Ik kom tot een afronding. De rol van de CCR verandert. De afgelopen tijd is binnen de CCR veel aandacht voor vernieuwing geweest. De CCR zal zich steeds meer ontwikkelen als een denktank en als zodanig agendazettend worden voor de ontwikkeling van het beleid in zowel EU als VN-ECE.

Als we spreken over de CCR zijn dat natuurlijk niet alleen de rijvaartcommissarissen en de experts van de lidstaten. Minstens zo belangrijk zijn de mensen die de machine draaiende houden: het secretariaat, van Secretaris Generaal Woehrling tot en met de koffiejuffrouw. Overigens vervullen ook de tolken, ook vandaag weer, een cruciale rol. De waardering voor al deze mensen wordt niet altijd expliciet gemaakt en ik maak dan ook graag van de gelegenheid gebruik dat vandaag wel te doen. In die 140 jaar zijn zij cruciaal geweest voor het realiseren van onze wensen en ideeën.

Ik schaar mijzelf ook al onder de CCR. Sinds kort ben ik directeur Maritieme Zaken van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat en vanuit die functie zal ik vanaf volgend jaar de Nederlandse delegatie gaan leiden. Daar ben ik trots op, want de Akte én de CCR waren, zijn en blijven belangrijk voor Nederland. Dat heb ik overigens deze week nog expliciet bevestigd gekregen door een expliciet commentaar door onze staatssecretaris, mevrouw Huizinga. Zij zet daarmee een lange traditie voort in Nederland waarbij de politiek de binnenvaart een warm hart toedraagt.

Dank voor uw aandacht

de heer Dr. Ralph LEWIN

*Hoofd van het Departement Economische en Sociale Zaken van
het kanton Basel-Stadt*

Geachte Voorzitter,
Geachte delegatieleiders,
Geachte Secretaris-Generaal,
Geachte dames en heren,

In mijn geboortestad is er een spreekwoord dat luidt: "Verzell du das em Fährimaa!" (Vertel dat maar aan de veerman). Wij gebruiken dat als iemand ons iets uitzonderlijks of ongeloofwaardigs vertelt. De veerman – en wij hebben er vier in Basel – mag naar dat soort onwaarschijnlijke verhalen luisteren! De veerman, die in zijn boot gemoedelijk en alleen met behulp van de stroming de Rijn oversteekt, heeft daar per slot van rekening alle tijd voor. Als ik dus een inwoner van Basel vertel dat zich niet ver van zijn stad de oudste internationale organisatie ter wereld bevindt, die al ruim een eeuw zonder grote bureaucratie of geldverspilling zeer nuttig werk verricht, zonder dat het brede publiek daar ook maar ooit nota van zou hebben genomen, dan zou hij mij vol ongeloof antwoorden: "Verzell du das em Fährimaa!"

De geschiedenis van de CCR mag voor buitenstaanders ongelofelijk lijken: het is inderdaad een successtory. Als Minister van Economische Zaken van het kanton Basel-Stadt is het daarom voor mij een buitengewoon genoeg hier namens Zwitserland een toespraak ter gelegenheid van de viering van het 140-jarig bestaan van de Akte van Mannheim te houden.

In Rheinfelden begint de voor de grote scheepvaart bevaarbare Rijn en de middelste brug in Basel is het geografische beginpunt van het toepassingsgebied van de Akte van Mannheim.

De Rijn is voor ons de navelstreng met de grote verre wereld en de oceanen, die wij als bewoners van het binnenland graag met avontuur, exotische oorden en romantiek verbinden. Basel is trots, de enige havenstad van Zwitserland te zijn. Daarom werden de Rijnhavens in en om Basel tot de "Schweizer Rheinhäfen" samengevoegd, hetgeen moet onderstrepen dat Basel zichzelf als

toegangspoort van Zwitserland tot de wereld ziet. Hier kunnen wij elke dag een beetje zeelucht opsnuiven, die van Antwerpen en Rotterdam via de Rijn naar ons toewaait en als een soort levenselixer moet worden beschouwd.

Zwitserland leeft van de handel met het buitenland. Elke tweede frank van ons nationaal inkomen wordt in de buitenlandse handel verdiend. De Rijn speelt voor de goederenhandel van ons land een belangrijke rol. Berekenbaarheid, rechtszekerheid en betrouwbaarheid zijn doorslaggevende factoren, zodat de goederenhandel en ook het personenvervoer door de hotelscheepvaart kan floreren. De Akte van Mannheim staat daarbij centraal, want dit verdrag staat al 140 jaar garant voor vrijheid en veiligheid van de scheepvaart op de Rijn. Dit jubileum is tegelijkertijd een feestelijke viering van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Maar een hoge leeftijd op zich is nog geen reden, een organisatie in leven te houden. Per slot van rekening zijn wij geen Monumentenzorg. De CCR heeft echter bewezen dat zij ook vandaag de dag nog recht van bestaan heeft. Dankzij haar reglementaire en controlewerkzaamheden is de Rijn de veiligste en betrouwbaarste binnenwaterweg ter wereld. Gezien de duizenden schepen die dagelijks de Rijn op- en afvaren, is dit duidelijk een bewijs, dat de werkzaamheden van de CCR niet hoog genoeg gewaardeerd kunnen worden.

Haar succesverhaal heeft de CCR vooral aan drie factoren te danken: in de CCR zijn de rechtstreeks betroffen Rijnsoeverstaten vertegenwoordigd, zij beschikt over langjarige technische kennis en ervaring en zij kent de behoefte van het binnenvaartbedrijfsleven. Ik zou zelfs nog een stapje verder willen gaan en willen beweren dat de Centrale Commissie actueler is dan ooit. De binnenvaart is het veiligste en milieuvriendelijkste transportmiddel van de toekomst bij uitstek – dat heeft de Europese Unie inmiddels ook ingezien. Het door haar gelanceerde actieprogramma NAIADES moet de binnenvaart aantrekkelijker en moderner maken. Dat is op zich zeer positief. Bezien vanuit Zwitserse optiek, is het echter van wezenlijk belang dat de kernbevoegdheden van de CCR op regelgevend gebied voor de Rijnvaart ook in de toekomst behouden blijven. Of om het duidelijk te stellen: Straatsburg ligt nu eenmaal dichter bij de Rijn dan Brussel.

De discussie over de rol van de EU bij de totstandkoming van een binnenvaartbeleid voor geheel Europa en de verhouding tot de

Rivierencommissies hebben voor de CCR ook een positieve kant: zij is begonnen om haar eigen rol, werk en werkwijze kritisch tegen het licht te houden. Het resultaat van deze zelfbewustwording is de in 2006 door de ministers van de CCR-staten aangenomen Verklaring van Bazel, waarin voor de eerste keer sinds de oprichting van de Centrale Commissie de politieke grondbeginselen en doelstellingen van deze instelling worden gedefinieerd. Als vertegenwoordiger van Bazel ben ik natuurlijk bijzonder ingenomen met het feit dat dit basisdocument de naam van mijn geboortestad draagt. De verklaring geeft een duidelijk politiek signaal voor een toekomstgerichte binnenvaart en een levendige, actieve CCR. Zij onderstreept ook de bereidwilligheid van de CCR-staten om op basis van partnerschap met de Europese Commissie samen te werken, een streven dat Zwitserland voor de volle 100 procent steunt.

Partnerschap veronderstelt echter een wederzijdse inachtneming van de respectieve, in de verdragen vastgelegde rechten en bevoegdheden. Zwitserland juicht het toe dat de discussie over het Europese binnenvaartbeleid zich in de laatste jaren van het institutionele naar het materiële niveau verplaatst heeft. Wij hopen dat de verhouding tussen de EU-Commissie en de CCR in de toekomst nog meer door een pragmatische benadering en niet door dogmatiek zal worden gekenmerkt. Het is onze gezamenlijke taak de toekomstige uitdagingen van de Rijnvaart zo efficiënt mogelijk, toekomstgericht en eenvoudig aan te gaan. Wij hebben ook in de toekomst van Bazel tot Rotterdam reglementaire kadervoorwaarden nodig die ons in staat stellen, de Rijn veilig, efficiënt en milieuvriendelijk, maar ook zonder onnodige bureaucratische hindernissen te bewaren. Regelingen moeten zo dicht mogelijk bij de geadresseerden worden ondergebracht en elk institutioneel niveau moet alleen dan actief worden als er echt behoefte aan maatregelen bestaat en er op het laagste niveau geen oplossing kan worden gevonden. De CCR is begonnen haar regelgeving door te lichten, om de reglementaire processen te vereenvoudigen. Hier is op initiatief en met praktische ondersteuning van Nederland al het een en ander gedaan. Ik denk dat wij deze weg verder moeten bewandelen. Tegelijkertijd moet de CCR haar rol als Europees competentie- en discussiecentrum voor trends en nieuwe ontwikkelingen in de binnenvaart verder versterken. De rondetafelconferenties en workshops die de Centrale Commissie over verschillende thema's met succes heeft georganiseerd, zijn goede voorbeelden voor de toekomst.

Mijnheer de voorzitter,

De Akte van Mannheim wordt al 140 jaar in vrijwel ongewijzigde vorm toegepast. Samen met de reglementen van de CCR is deze Akte erin geslaagd, de veiligheid en betrouwbaarheid van de Rijnvaart te waarborgen. Dit concept heeft dus alle decennia van politieke, economische en technologische omwentelingen overleefd, omdat het praktijkgericht, flexibel en vroegtijdig op veranderingen kon reageren. Dit alles bewijst dat dit beproefde systeem ook in de toekomst recht van bestaan heeft. In het Engels zegt men: "Don't fix it if it's not broken". De CCR zal nog lang haar centrale rol voor de Rijnvaart vervullen als zij zich ook in de toekomst aan haar sterke kanten oriënteert.

Zwitserland is sinds 1920 actief bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart betrokken. Zoals zo vaak bij internationale organisaties, was Zwitserland er hier ook niet van het begin af aan bij. Maar intussen kunnen wij ook al op 88 jaar lidmaatschap terugkijken. Het cijfer acht staat in veel culturen voor een gelukkig begin, een nieuw begin en geestelijke wedergeboorte. Wanneer men een acht op zijn kant legt, is hij het symbool voor de eeuwigheid. Als wij dus in het getal 88 de acht van het geluk koppelen aan de acht van de eeuwigheid, kan het huidige jubileum alleen maar een goed voorteken voor de eeuwigdurende en gelukkige toekomst van de Akte van Mannheim en de CCR betekenen. Zwitserland heeft tijdens zijn laatste voorzitterschap gestreefd, een bijdrage aan een dynamische, toekomstgerichte Centrale Commissie te leveren. Zwitserland dankt het Duitse voorzitterschap voor haar daadkrachtige inzet, die zij het afgelopen jaar ten gunste van de organisatie en de gemeenschappelijke doelstellingen van de lidstaten heeft geleverd.

Bij deze gelegenheid wil ik ook mijn dank uitspreken aan het adres van de Secretaris-Generaal van de CCR, de heer Jean-Marie Woehrling, en de medewerksters en medewerkers van het secretariaat voor hun ononderbroken inzet ten bate van de Rijnvaart. Zonder hun daadkrachtige ondersteuning zouden de lidstaten de talrijke activiteitengebieden niet kunnen bolwerken. Een wezenlijke bijdrage aan het succes van de CCR leveren tot slot ook het zeer constructieve discussieklimaat en de bijna familiale atmosfeer die onder de delegaties heerst. De Zwitserse delegatie zal alles wat in haar macht ligt ondernemen, om dit "positieve klimaat van Straatsburg" ook in de toekomst te behouden en als actief lid de Centrale Commissie nadrukkelijk en energiek steunen bij de uitvoering van haar belangrijke taken.

Ik dank u voor uw aandacht!

de heer Jonathan SCHEELE

*Directeur Vervoerslogistiek – TEN-T en comodaliteit
Directaat-Generaal Energie en Vervoer van de Europese
Commissie*

Mijnheer de Voorzitter,
Geachte Secretaris-Generaal,
Excellenties,
Geachte Commissarissen,
Dames en heren,

Namens de Europese Commissie en Vice-Voorzitter Antonio Tajani wens ik de Centrale Commissie, mijnheer de Voorzitter, van harte geluk met het 140-jarig bestaan van het Verdrag van Mannheim.

Als u mij toestaat, wil ik er meteen op wijzen dat de herfst 2008 in feite een dubbele verjaardag is: 17 oktober, 140 jaar Verdrag van Mannheim en 7 november jongstleden vierden wij het vijftigjarig bestaan van de Europese Commissie. Dat ik dus nà de afgevaardigden van de lidstaten van de CCR het woord tot u mag richten, is dan ook als « jonger zusje » geheel en al passend.

Deze dubbele verjaardag is aanleiding voor mij om met u te kijken naar de tijd die de CCR en de Europese Commissie samen hebben doorgebracht. Wij zijn ook eens in onze archieven gedoken en hebben verschillende documenten gevonden die een blik werpen op de laatste halve eeuw.

DE BETREKKINGEN WAREN NIET ALTIJD EENVOUDIG

Ik was verrast vast te stellen dat de betrekkingen niet altijd even eenvoudig waren – ik concludeer dit op grond van citaten van tijdgenoten die daarover het volgende schrijven :

1974: « *De Centrale Commissie hecht zeer veel waarde aan goede*

betrekkingen met de Europese Gemeenschappen (...), maar de totstandkoming daarvan **was niet altijd even eenvoudig** » (Eysinga/Walther)

1984 : « Dit regime [van de Akte van Mannheim] heeft al twintig jaar **de totstandkoming van de economische integratie in deze sector** [van de binnenvaart] **belemmerd** » (Erdmenger)

1991: « De betrekkingen (...) begonnen met een **aanvankelijk moeilijke periode** die gekenmerkt werd door wederzijds wantrouwen (...) » (Bour)

2001: « De samenwerking (...) bleek **moeilijk in de praktijk** omdat de Gemeenschap niet af kan zien van de integratie van het Rijnstroomgebied in het algemene communautaire vervoersbeleid » (Erdmenger).

Op de eerste plaats wil ik hier onderstrepen dat ik blij ben dat wij deze « moeilijke perioden » nu achter ons hebben gelaten.

VEREENVOUDIGING VAN DE SAMENWERKING

Aan inspanningen om de samenwerking te verbeteren heeft het de afgelopen vijftig jaar niet ontbroken :

In 1961 was er een officiële **briefwisseling** tussen de heer Hallstein, de eerste voorzitter van de Europese Commissie en de voorzitter van de CCR.

(Tussen haakjes: in 1963 werd de Akte van Mannheim herzien, ongetwijfeld ook om te reageren op de nieuwe situatie.)

In 1979 werd **Aanvullend Protocol nr. 2** aangenomen – waardoor alle Europese schepen toegang kregen tot de Rijnvaartmarkt – en waarin de volgende, zeer interessante bepaling staat : « De Verdragsluitende Staten zijn bereid de nodige maatregelen te nemen om onderhandelingen te voeren over een wijziging van de Herziene Rijnvaartakte, die nodig zou kunnen zijn in het licht van een eventuele toetreding van de Europese Economische Gemeenschap tot het internationale statuut van de Rijn ».

In 1987 kwam er een **nieuw samenwerkingsakkoord**, door middel van een briefwisseling, maar volgens een getuige uit die tijd (A. Bour), werd dit akkoord weliswaar « gekenmerkt door de politieke wil om tussen de twee instellingen samen te werken, maar eigenlijk nooit echt toegepast ».

Daarop volgden de jaren negentig met de sanering van de markt – hier kan men van een echte « gemeenschappelijke » actie spreken.

In 2003 is er tot slot een **echt samenwerkingsakkoord** tot stand gekomen, met regelmatige gemeenschappelijke vergaderingen en dit niet alleen op het niveau van de « secretaris-generaal – directeur-generaal – voorzitter », maar ook met werkvergaderingen en een zeer intensieve uitwisseling van informatie.

Sinds enkele jaren is er een praktische samenwerking tot stand gekomen over vrijwel alle vraagstukken die met de binnenvaart verband houden. Goede voorbeelden voor deze samenwerking zijn te vinden op het gebied van de **technische voorschriften**, maar ook op het vlak van de **marktobservatie**.

Verschil tussen gisteren en vandaag:

Volgens mij illustreren deze twee voorbeelden het grote verschil tussen het verleden en het heden.

- Enerzijds, zijn er geen verschillende regimes meer. Er zijn geen inhoudelijke divergenties meer die voor problemen zorgen, maar hooguit struikelblokken waarvoor de oorzaken gezocht moeten worden in institutionele overwegingen en bevoegdheden.
- Anderzijds zullen de uitdagingen waar de binnenvaart vandaag de dag mee geconfronteerd wordt, niet door regelgeving aangepakt kunnen worden.

Ik wil graag toelichten wat ik daarmee bedoel:

Eerste voorbeeld: **geen verschillende regimes meer**

Een halve eeuw geleden botsten twee regimes op elkaar: u moet zich eens even voorstellen dat in het « Akkoord van Petersberg » van 1957 de Oeverstaten de verplichting zijn aangegaan om de nationale vrachtprijzen te harmoniseren, die op dat moment lager waren dan de vrije, internationale vrachtprijzen. De geliberaliseerde Rijnvaartmarkt werd daardoor geconfronteerd met een binnen de EGKS gereglementeerde markt.

Deze periode is nu echter al weer lang geleden. Vandaag vormen de voorschriften geen problemen meer, omdat deze verregaand hetzelfde zijn.

De belangrijkste fundamentele principes van het Verdrag van Mannheim zijn gerealiseerd – en gelden nog steeds – in de hele Europese Unie:

- Vrijheid van scheepvaart – geldt voortaan voor alle communautaire vaarwegen.
- Gelijke behandeling – is een feit.
- Marktregelingen – geen enkel probleem.
- Technische en veiligheidsvoorschriften – zijn equivalent. Richtlijn 2006/87/EG voert technische voorschriften voor schepen in die equivalent zijn aan de voorschriften die in het kader van het Verdrag van Mannheim worden toegepast. De RIS-normen zijn niet alleen equivalent, maar zelfs identiek. Dus geen problemen meer, behalve enkele kleine aspecten die met verloop van tijd wel zullen worden opgelost.

Tweede voorbeeld: **de uitdagingen voor de binnenvaart op dit moment**

Nu de regelgeving voorhanden is, resten voor de binnenvaart voornamelijk praktische uitdagingen. Zeer gedetailleerde rapporten geven een analyse van het institutioneel kader van de binnenvaart in Europa in de laatste jaren, zoals bijvoorbeeld het EFIN-rapport of de impactanalyse van de Europese Commissie. Zij noemen de volgende uitdagingen:

- Hoe kan men het hele **stelsel van de binnenvaart**, ook ten opzichte van het milieu, nog **beter en doeltreffender** maken (eerste aspect van de co-modaliteit) ?
 - Hoe kan men de **Europese binnenvaart beter integreren** in het Europese transportsysteem en dan met name binnen het onderling verbonden netwerk (tweede aspect van de co-modaliteit) ?
 - Hoe kan men de binnenvaart en zijn troeven op politiek niveau **zichtbaarder** maken, en dan vooral ook bij de economische spelers (volgens een recente opiniepeiling in opdracht van het Duits Bondsministerie worden de mogelijkheden van de binnenvaart door één op de twee ondervraagden onderschat) ?
1. ER IS CONCRETE STEUN VOOR DE BINNENVAART NODIG – ER WAREN REEDS TALRIJKE GELEGENHEDEN OM DIT TE BENADRUKKEN (MAAR DAT GA IK HIER NU NIET HERHALEN). LATEN WE EERDER NOG EENS « TERUGKIJKEN » NAAR DE LAATSTE VIJFTIG JAAR :

ONTWIKKELING ... VAN DE GEMEENSCHAP

De Gemeenschap heeft, van haar kant, ook een hele ontwikkeling doorgemaakt. Van een Gemeenschap van 6 (waarvan 4 Rijnsoeverstaten!) in 1957 naar een Unie van 27 staten in 2007. Vandaag de dag beslaat het grondgebied van de Unie het grootste gedeelte van het Europese "eiland" – de deur staat nog steeds open voor onze Helvetische vrienden. De basisverdragen werden even zo vaak aangepast om met deze ontwikkeling rekening te houden. En men hoeft slechts naar de kaart van Europa te kijken om te zien hoe belangrijk het vervoer over water is.

Met betrekking tot de CCR kan men al heel lang vaststellen dat er een « integratie », als men het zo noemen wil, heeft plaatsgevonden van de « Rijnverworvenheden » in de communautaire verworvenheden: sinds 1976 erkent de communautaire regelgeving de Rijncertificaten van schepen (en iets later ook die van de schippers) op alle communautaire waterwegen, ook buiten de Rijn.

Het heeft vijftig jaar geduurd totdat op 31 december 2008 het communautaire certificaat voor binnenvaartschepen ook geldig zal zijn om de Rijn mee te bevaren, overeenkomstig Richtlijn 2006/87/EG. En daar ben ik zeer blij mee.

Meer in het algemeen heeft de Gemeenschap veel politieke mogelijkheden gekregen die ook ten bate van de binnenvaart kunnen worden ingezet, zij het op legislatief vlak, zij het qua coördinatie of financiële ondersteuning. Het actieprogramma NAIADES is daar het bewijs van.

Voor de eerste keer bevat een communautair programma op coherente en integrale wijze de strategische ontwikkelingsgebieden voor de binnenvaart: verbetering van de marktomstandigheden, modernisering van de vloot, ontwikkeling van menselijk kapitaal, verbetering van het imago en modernisering van de infrastructuur met name door middel van de steunfondsen (RTE-T, structuurfondsen, Marco Polo, Kaderprogramma Onderzoek, enz.)

ONTWIKKELING...VAN DE CCR?

De CCR, op haar beurt, heeft haar expertise en kwalitatief hoogstaande werk weten te behouden, hetgeen ook voor de rest van het waterwegennet, zelfs met veranderende omstandigheden, van significant belang is geweest.

Juridisch gezien houden de Aanvullende Protocolen bij het Verdrag van Mannheim (nr. 2 en nr. 7) rekening met het bestaan van een Europese interne markt en bepaalde technische regels, zonder echter noodzakelijkerwijs alle incompatibiliteiten met het EG-Verdrag zoals voorzien in artikel 307, tweede lid, te elimineren.

Wat zijn de gevolgen van de equivalentie van de communautaire en Rijnregelgeving ? Moet men zich op alle niveaus met alle vraagstukken blijven bezighouden, met het risico van dubbel werk terwijl de resources beperkt zijn, zowel in de lidstaten als in de internationale organisaties ?

Moet men zich niet eerder afvragen hoe men de **onomstreden troeven van de CCR in een Europa met 27 lidstaten**, waarvan 20

met waterwegen en een onderling verbonden netwerk van waterwegen in 12 staten **beter kan benutten** ?

PERSPECTIEVEN

Ter gelegenheid van het 140-jarig bestaan van de Akte van Mannheim, rijst de vraag naar het belang van deze Akte in de huidige tijd.

Ik zou de vraag liever anders willen stellen, of vanuit een andere invalshoek willen benaderen :

Wat is de rol van de CCR in het Europa van de 27, waar een evenwicht moet worden bewaard tussen oost en west, tussen de twee grote Europese rivieren, de Rijn en de Donau ? Hoe kunnen we haar onomstreden capaciteiten zo goed mogelijk benutten ?

En als men deze vraag beantwoord heeft, rijst de vraag of het Verdrag van Mannheim haar in staat stelt deze rol te spelen, of vormt de Akte eerder een belemmering voor het potentieel van de CCR ? Heeft de CCR niet al lang door haar invloed op de Europese binnenvaart in het algemeen de bevoegdheden die voorvloeien uit het Verdrag van Mannheim overschreden ?

Hoe zou men het Verdrag van Mannheim beter aan het nieuwe Europese kader kunnen aanpassen ? En, de lidstaten van de EU en van de CCR, zijn zij niet ook verplicht over te gaan tot een dergelijke aanpassing op grond van het EG-Verdrag ?

Een paar weken geleden heeft er tussen u, mijnheer de Voorzitter, en de Directeur-Generaal van Energie en Transport van de Europese Commissie, de heer Ruete, een eerste gesprek hierover plaatsgevonden. Bij die gelegenheid heeft de Commissie een open – om te beginnen informele – gedachtewisseling over deze vragen voorgesteld. Laten we eerst samen kijken wat er gedaan moet worden, en laten wij daarna onderzoeken hoe wij dat op de beste manier ... en samen kunnen bereiken.

Ik dank u hartelijk voor uw aandacht.

de mevrouw Theresia K. HACKSTEINER

*Secretaris-Generaal van de Europese Binnenvaartunie (EBU) en
de Internationale Vereniging Rijnschepenregister (IVR)*

1. Het internationale binnenvaartbedrijfsleven feliciteert de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, de hoedster van de Akte van Mannheim, en haar lidstaten met het 140-jarig bestaan van deze oudste, nog steeds geldende, volkenrechtelijke overeenkomst van Europa. De lidstaten van de CCR waren hun tijd ver vooruit toen zij dit verdrag ondertekenden. Met vooruitziende blik hebben zij toen al een vrije binnenvaartmarkt geschapen, die als voorbeeld diende voor de Europese Gemeenschap die bijna 90 jaar later met eigen opgaven en doelstellingen werd opgericht.
2. Het lijkt geen twijfel dat de Akte van Mannheim, die de vrijheid van scheepvaart op de Rijn waarborgt, met deze visionaire doelstellingen doorslaggevend aan de **welvaart** van de Rijnsoeverstaten en hun industriële ontwikkeling heeft bijgedragen. In de loop der tijden heeft de Rijnvaart zich aan de natuurlijke, economische en maatschappelijke omstandigheden aangepast en zich tot een innovatieve transportdrager ontwikkeld.
3. De **principes** die in de Akte van Mannheim verankerd zijn – scheepvaartvrijheid, gelijke behandeling van schepen ongeacht hun nationaliteit, vrijheid van rechten en heffingen, tegengaan van natuurlijke of administratieve belemmeringen voor de scheepvaartvrijheid, het streven naar goed bevaarbare waterwegen en bevordering van een milieuvriendelijke en duurzame binnenvaart – zijn voor het binnenvaartbedrijfsleven van groot belang. Deze principes zijn in de afgelopen 140 jaar in talrijke secundaire regelgeving nader uitgewerkt en geconcretiseerd. Zij hebben niet op de laatste plaats ertoe bijgedragen dat de binnenvaart over een hoge technische standaard en uitstekend veiligheidsniveau beschikt en op het gebied van het vervoer van gevaarlijke goederen zelfs de vervoersdrager met het **hoogste veiligheidsniveau ter wereld** geworden is. De

CCR en haar lidstaten hebben zich in de laatste jaren ook diepgaand met het steeds belangrijker thema van de **milieubescherming** en de milieuvriendelijkheid van het vervoer beziggehouden en bijvoorbeeld een eigen standaard voor de inzameling en afgifte van afvalstoffen in de binnenvaart tot stand gebracht.

4. Bovendien heeft de CCR de afgelopen jaren op het gebied van de harmonisatie van het privaatrecht doorslaggevende successen geboekt. Om een verdere divergentie van transportcontracten in alle Europese binnenvaartstaten tegen te gaan, is zij erin geslaagd samen met de Donaucommissie en de Economische Commissie van de Verenigde Naties in het jaar 2000 de Overeenkomst van Boedapest op het gebied van het vervoer van goederen door de binnenvaart (CMNI) tot stand te brengen. Dit verdrag is intussen door 13 staten geratificeerd. Kort daarvoor is in 1997 onder auspiciën van de CCR het CLNI, het verdrag over de beperking van de aansprakelijkheid in de binnenvaart, van kracht geworden.
5. Zoals ik reeds aan het begin zei, heeft de Rijnvaart in de vorige eeuw een grote bijdrage aan de welvaart van de Rijnoverstaten geleverd. De Rijn en de aangrenzende waterwegen verbinden vandaag de dag de belangrijkste industriecentra van Europa met elkaar. Het feit dat de Rijnvaart een grote bijdrage aan de welvaart van de Rijnoverstaten en hun industriële ontwikkeling heeft geleverd, is zonder twijfel aan de principes van de Akte van Mannheim en het sterke institutionele kader te danken, die de binnenvaartmarkt de mogelijkheid hebben geboden, zich als krachtige, veilige, betrouwbare en milieuvriendelijke verkeersdrager te ontwikkelen.
6. De binnenvaart beschikt over een omvangrijk potentieel en kan een significante bijdrage aan de verbetering van het Europese goederenverkeerssysteem leveren. De binnenvaart speelt tot nu toe in het Europese goederenvervoer een ondergeschikte rol. Bij de huidige modal split is deze verkeersdrager over geheel Europa gemeten slechts goed voor een klein deel van het totale goederenvervoer, ofschoon de binnenvaart over voldoende capaciteiten beschikt om een zeer veel groter deel van het totale goederentransportvolume in Europa voor

haar rekening te nemen.

7. Sinds de oprichting van de **Europese Economische Gemeenschap** in 1957 krijgt het vervoersbeleid ook op Europees vlak de nodige aandacht. Aan vervoer werd en wordt een eigen titel in het EG-Verdrag gewijd. De binnenvaart valt sindsdien ook onder het toepassingsgebied van de communautaire verdragen. Door de uitbreiding van de Europese Unie zal de binnenvaart op de interne markt zeker meer gewicht in de schaal gaan leggen. Veel nieuwe lidstaten beschikken over bevaarbare waterwegen met goederen- en personenvervoer. Door de toetreding van de nieuwe lidstaten en hun economische ontplooiing kan de binnenvaart met steun van het door de Europese Commissie gevoerde vervoersbeleid een aanzienlijke bijdrage aan de afwikkeling van het transport leveren.

De binnenvaart geldt als de schoonste en milieuvriendelijkste vervoerswijze. Daardoor draagt de binnenvaartsector bij aan een vermindering van de gevolgen van het vervoer voor het milieu. Door investeringen in een milieuvriendelijkere technologie en maatregelen ter verhoging van de veiligheid zal de binnenvaart zijn positie nog verder verbeteren.

8. Om de mogelijkheden van de binnenvaart op pan-Europees niveau volledig te benutten, moet deze vervoersdrager meer aandacht krijgen en moeten de kadervoorwaarden worden verbeterd. Er is een goed afgebakend en duidelijk vervoer- en binnenvaartbeleid nodig, binnen een sterk institutioneel kader. De binnenvaart zal dan weliswaar de concurrentie van andere verkeersdragers het hoofd moeten bieden, maar zal dat dan kunnen doen met de steun van een krachtig institutioneel kader, waarbinnen de belangen van deze vervoersdrager adequaat worden behartigd.
9. Het binnenvaartbedrijfsleven hecht veel belang aan de „**Verklaring van Bazel**”, waarin de bevoegde ministers van de lidstaten van de CCR de principes van de Akte van Mannheim nog niet zo lang geleden opnieuw hebben bevestigd. Met name wordt begroet dat de CCR samen met de EU, de Donaucommissie, de andere Rivierencommissies en alle relevante spelers een substantiële bijdrage

aan een daadwerkelijke versterking van de binnenvaart wil leveren. De institutionele samenwerking tussen de CCR en de EU op basis van de samenwerkingsovereenkomst van 3 maart 2003, moet - rekening houdend met de bevoegdheden van beide partijen - verder worden versterkt.

10. Om haar doelstellingen te kunnen realiseren heeft de binnenvaart een sterk institutioneel kader nodig, waarin de samenwerking tussen de bevoegde internationale instellingen gewaarborgd is. Deze instellingen moeten zich dan ook met alle aspecten van de binnenvaart bezighouden, naast de klassieke taken van de CCR zoals het waarborgen van de scheepvaartvrijheid, de eenheid van het scheepvaartregime en de gelijke behandeling, en op deze manier een bijdrage leveren aan de verdere ontwikkeling van de binnenvaart in Europa. Daarbij kunnen de algemene doelstellingen van een vrije en geïntegreerde binnenvaartmarkt overeenkomstig de Europese juridische principes met die van de Rivierencommissies, zoals de welvaart van de Europese binnenvaart, het waarborgen van een hoge veiligheidsstandaard rekening houdend met milieubescherming, met elkaar worden verenigd.

Een dergelijke samenwerking en een dergelijk kader kunnen tegelijkertijd een waarborg vormen voor de behartiging van de belangen van het scheepvaartbedrijfsleven, bijvoorbeeld op het gebied van rentabiliteit, ongevallenpreventie en het scheppen van een adequaat kader voor aansprakelijkheden in verbinding met een adequaat verzekeringspeil.

11. Een 140-jarig jubileum betekent ook dat men aan de toekomst van deze oudste, nog geldende volkenrechtelijke overeenkomst in Europa en de bijbehorende besluitvormers verwachtingen stelt. De ontwikkeling van onze samenleving en de oplossing van sociale en economische vragen vormen een grote uitdaging. In de huidige financiële crisis zijn de groei prognoses weliswaar naar beneden bijgesteld, maar er moeten toch de nodige bakens worden geplaatst om de mobiliteit in Europa te behouden en deze in overeenstemming te brengen met de hoge veiligheidsvereisten en milieuvriendelijkheid.

12. Door de Akte van Mannheim en de daarin verankerde principes is het

in de afgelopen decennia gelukt de meest uiteenlopende doelstellingen met elkaar in overeenstemming te brengen. De structuren van de CCR waarborgen een nauwe betrokkenheid van het bedrijfsleven bij de werkzaamheden van de relevante vakorganen, waardoor de verschillende reglementen praktijkgericht en rekening houdend met de belangen van het bedrijfsleven konden worden ontwikkeld. Daardoor kon de binnenvaart op doorslaggevende wijze bijdragen aan de economische ontwikkeling van de Europese industrie- en handelscentra en tegelijkertijd dankzij de hoge veiligheidsstandaard en de grote milieuvriendelijkheid aan de maatschappelijke uitdagingen voldoen.

13. Deze verworvenheden moeten gehandhaafd, bevorderd en verder ontwikkeld worden. Om de binnenvaart de daarvoor noodzakelijke kadervoorwaarden te bieden, zal het er in de komende jaren naast de verdere ontwikkeling van de algemene doelstellingen van de Akte van Mannheim en de daarin verankerde beginselen vooral op aankomen of alle internationale instellingen en hun lidstaten het door hen gepropageerde vervoersbeleid op goed gefundeerde wijze gaan uitvoeren.

De complementariteit van de beide instellingen, met ieder hun eigen bevoegdheden op het gebied van vervoer en binnenvaart, moet borg staan voor de verwezenlijking van deze doelstellingen. De in de "Verklaring van Bazel" aangekondigde verdieping van de institutionele samenwerking tussen de CCR en de EU op basis van de samenwerkingsovereenkomst van 3 maart 2003 moet hiervoor de basis vormen. Het bedrijfsleven zal ook in de toekomst de nodige ondersteuning bieden.

In deze zin en onder het motto NAVIGARE NECESSE EST wensen wij de Akte van Mannheim nog vele succesvolle jaren, waarin de binnenvaart zich tegen de achtergrond van de zojuist genoemde overwegingen als vervoersdrager van de toekomst verder kan ontwikkelen.

de heer André TOET

Directeur van de haven van Rotterdam

Het is een grote eer voor mij hier vanmiddag het woord tot u te mogen richten. Ik wens de CCR van harte geluk met het 140-jarig bestaan van de Akte van Mannheim. Ik wil deze gelegenheid graag benutten om u een aantal toekomstperspectieven voor Rotterdam en de Rijnvaart voor te stellen en daarbij zal ik tevens ingaan op de uitdagingen die door de toename in volumes op ons afkomen.

1 september 2008 is een belangrijke datum voor ons, want toen is na 15 jaar planning eindelijk de spade de grond in gegaan voor de uitbreiding van de haven met 2000 hectare. De besluitvorming heeft lang geduurd. Wij zijn dan ook zeer blij dat de werkzaamheden nu eindelijk gaan beginnen. Er zijn verschillende bouwfasen gepland en wij hopen dat de werkzaamheden rond kerst 2013 af zullen zijn. De eerste container moet voor kerst 2013 worden overgeslagen.

Een andere datum is 5 september 2008, de opening van de Euromax. Wij willen onze capaciteiten ook binnen de bestaande voorzieningen uitbreiden. Dit is het doel van deze "dedicated terminal", waarmee de binnenvaart beter aan de zeevaart moet worden gekoppeld. Elke terminal krijgt een eigen terminal voor binnen- en kustvaart om de logistiek te kunnen verbeteren. De binnenvaart werd namelijk in de haven van Rotterdam met veel problemen geconfronteerd en wij willen deze problemen oplossen.

Ik wil u ook graag wat cijfers geven: wij verwerken in totaal meer dan 400 miljoen ton, waarvan 25% uit de overslag van containers bestaat. Jaarlijks doen 37.000 zeeschepen en 130.000 binnenvaartschepen onze haven aan, met meer dan 1 miljoen scheepsbewegingen. Uit een vergelijking van de cijfers van 2007 en 2008 blijkt dat wij tot september een groei van 6,1% hebben geboekt. In de laatste drie maanden van dit jaar stagneerde overslag, maar wij zijn toch nog uitgekomen op een groei van 2,8 (3) procent..

De uitdagingen voor ons zijn de beschikbare oppervlakte, duurzaamheid en toegang. Wij hebben in dit gebeuren ook een aantal troeven in de hand.

Wij hebben altijd meer overslag weten te behalen dan voorspeld en wij rekenen nu op een verdubbeling van het tonnage tussen 2007 en 2030 : van 400 miljoen ton naar 800 miljoen ton. In het verleden was onze groei zo groot dat wij er zelf versteld van stonden. Vanaf de haven van Rotterdam worden de goederen per spoor, per pijpleiding, over de weg en door de binnenvaart naar het achterland vervoerd. Door de uitbreiding met de "Maasvlakte 2" hopen wij de extra ruimte te krijgen die wij nodig hebben.

Het aspect van de duurzaamheid is eveneens zeer belangrijk voor havensteden. Wij moeten denken aan betere levensomstandigheden en een versterking van de concurrentiepositie. U weet dat duurzaamheid ons kan helpen om inkomen te genereren. Alles wat "groen" is, hoeft niet per se veel te kosten. Wij hebben omvangrijke maatregelen op het gebied van de milieubescherming getroffen en dit geldt met name voor de verbetering van de luchtkwaliteit. Wij hebben de luchtkwaliteit in de haven van Rotterdam al kunnen verbeteren.. De grootste uitdaging ligt nu bij de vervuiling met CO₂. De stad Rotterdam heeft besloten de uitstoot van CO₂ aan te pakken en deze tussen nu en 2020 of 2025 met 50% te verminderen. Wij willen weer terugkeren naar het niveau van 1992 : dit zal een zware klus worden, maar wij hopen dat wij het voor elkaar krijgen en er is aan ideeën geen gebrek. Er wordt gedacht aan een vermindering van de CO₂-uitstoot en aan opslag.

Ik wil het nu hebben over de binnenvaart als zodanig, want dit is een vervoersdrager die zeer milieuvriendelijk is. Wij streven naar brandstoffen zonder zwavel en willen de binnenvaart ook door financiële tegemoetkomingen aansporen om na te denken over de duurzaamheid van de scheepvaart. Deze duurzame wijze voor het vervoer van goederen zal in de toekomst steeds belangrijker worden.

Derde punt: wij proberen het aandeel van het wegvervoer bij de overslag en het vervoer van goederen binnen de haven te reduceren. Wij willen het aandeel van het wegvervoer van 49% terugschroeven naar 35% en tegelijkertijd het aandeel van de binnenvaart verhogen van 37% naar 45%, en tussen nu en 2035 van 1,7 miljoen naar 8,2 miljoen gaan. Dat is een enorme uitdaging en het zal niet eenvoudig zijn. Wij willen ook het aandeel van het spoorvervoer van 14 tot 20% verhogen. Bovendien zullen nieuwe concessionarissen verplicht worden gesteld het aantal vrachtwagens te beperken, hetgeen past binnen de

nieuwe strategie. De voorwaarden voor de toegang zullen contractueel worden vastgelegd.

Wij verwachten veel van de nieuwe spoorverbinding met de haven. Het wekelijkse spoorverkeer zal na verloop van tijd van 200 naar 900 treinen worden uitgebreid. Afgezien hiervan denken wij nog aan verschillende andere oplossingen om een regelmatige "shuttle" met het achterland te bieden. In Nederland wordt een algemeen beleid gevoerd om het spoorwegvervoer te bevorderen.

Wat het wegvervoer betreft, is er alleen de autoweg A 15 die naar de haven leidt. Het spreekt vanzelf dat een goede organisatie van het verkeer tussen de stad en de haven zeer belangrijk is. Wij streven ernaar het vervoer over de weg te reduceren en zijn daarom bezig met de ontwikkeling van een nieuw concept dat uniek is in Europa, namelijk het containertransferium. Wij proberen een nieuwe toegang voor containers te creëren. Op de Noord-Oost-as willen wij 650.000 containers van de weg afhalen en deze met behulp van de binnenvaart naar de haven vervoeren. Dit is een geheel nieuw concept en wij hopen dat het over twee jaar operationeel zal zijn.

Wat is verder belangrijk voor de scheepvaart in de haven van Rotterdam? Wij willen graag schone schepen hebben en schone ligplaatsen. Wij hebben een proefproject in de Maashaven met meer dan 132 verbindingen per jaar. De schippers die deelnemen aan dit proefproject zijn zeer tevreden. Wij zijn van plan om voor 2012 alle ligplaatsen te voorzien van een elektriciteitsaansluiting aan de wal.

Er moet steeds meer gebruik worden gemaakt van brandstoffen met een laag zwavelgehalte en wij willen schone motoren bevorderen : dit is een duidelijke doelstelling van het nieuwe programma van de Nederlandse autoriteiten. Het is de bedoeling dat in 2025 alle oude motoren door nieuwe vervangen zijn. Vanaf 2025 zullen wij in de havens alleen nog maar schepen toelaten die over schone motoren beschikken.

Ligplaatsen vormen een groot probleem in de haven van Rotterdam. Wij weten dat er daardoor lange wachttijden ontstaan en dat wij iets moeten ondernemen om de wachttijden te verkorten. Ook hier proberen wij nieuwe

wegen te bewandelen. Als de wachttijden te lang worden, moet men de overslag ergens anders laten plaatsvinden. Wij zijn van plan het aantal ligplaatsen uit te breiden en maken daarbij een onderscheid tussen ligplaatsen voor kort verblijf en zulke voor een langer verblijf. Wij onderzoeken de problematiek en hebben de schippers gevraagd ons schriftelijk hun mening te geven, waarom de wachttijden zolang zijn. Wij zullen deze rapporten zorgvuldig onder de loep nemen. Wij hebben tevens een project gelanceerd waarbij wij gebruik maken van AIS-transponders om vrije ligplaatsen te lokaliseren. Aan dit proefproject nemen 75 schippers deel. Het gaat erom dat wij de mogelijkheden om plaatsen te reserveren verbeteren en de schippers een betere dienstverlening bieden. Door middel van AIS en internet kunnen de schippers in de haven een ligplaats reserveren. Het is een nieuwe dienst voor de schippers, die tot nu toe in de haven moesten rondvaren om een ligplaats te vinden, hetgeen vanwege de hoge bezettingsgraad van de beschikbare ligplaatsen zeer moeizaam kan zijn.

Het spreekt vanzelf dat de klimaatverandering ons ook veel zorgen baart. Wij kennen allemaal de gevolgen van de lage waterstanden op de Rijn. We nemen deel aan de onderzoeken over de gevolgen hiervan en bekijken wat de invloeden daarvan zijn op de achterlandverbindingen. In 2008 waren de gebruikers van de haven van Rotterdam niet allemaal even tevreden en waren er klachten. Wij zullen diverse maatregelen treffen om de situatie te verbeteren, want wij hebben per slot van rekening niet 140 jaar de tijd om alle uitdagingen waar te maken. In 2035 willen wij 8 miljoen containers met binnenvaartschepen naar het achterland vervoeren. Natuurlijk moeten er ook grondstoffen en kolen worden getransporteerd, maar de grootste uitdaging voor ons ligt bij de containers.

Uit naam van onze haven dank ik u hartelijk voor uw aandacht.

de heer Prof. Dr. Eric Van HOOYDONK
Hoofddocent aan de Universiteit Antwerpen
Advocaat

Geachte Voorzitter,
Geachte Hoogwaardigheidsbekleders,
Geachte Dames en Heren,

Het is mij een bijzondere eer om tijdens deze plechtigheid het woord te mogen voeren in het Palais du Rhin, een voor de beoefenaars van het internationaal rivierenrecht mythische plek. Ik dank de Centrale Rijnvaartcommissie dan ook oprecht voor de uitnodiging.

Ik zal in mijn bijdrage niet ingaan op het actuele economische en politieke belang van de Akte van Mannheim, aangezien deze reeds werden behandeld door diverse andere eminente sprekers. Evenmin zal ik me wagen aan een juridische commentaar bij de Akte van Mannheim. Secretaris-Generaal Woehrling zette daarnet het blijvende belang van de vrijheid van scheepvaart uiteen, en belichtte tevens haar corrolaria, waaronder het verbod van niet-vergoedende heffingen op de binnenvaart. Hij bracht in herinnering dat de bevoegde Ministers van de Lidstaten van de Centrale Rijnvaartcommissie in de Verklaring van Bazel van 16 mei 2006 het beginsel van de vrijheid van scheepvaart uitdrukkelijk hebben bekrachtigd¹.

Ten andere beschouw ik mezelf geenszins als een specialist van het Rijnvaartrecht. Ik stel echter voor om u een perspectief te bieden op de impact van de Akte van Mannheim en van de activiteiten van de Centrale Rijnvaartcommissie op enkele recente ontwikkelingen buiten het bekken van de Rijn. Ik heb het genoeg gehad de jongste jaren te mogen bijdragen tot de onderhandelingen en het redactiewerk rond drie nieuwe verdragsregimes, die zelf geen betrekking hebben op Rijnkwesties, maar die in het Rijnstatuut wel inspiratie hebben gevonden. Mijn uiteenzetting illustreert de blijvende, enorme uitstraling die dit statuut en de Rijnvaartcommissie hebben in andere rivierbekkens en bij de beoefenaars van het internationaal zeerecht.

¹ De tekst van de Verklaring is beschikbaar op www.ccr-zkr.org.

1. De impact van de Akte van Mannheim op het CMI-Ontwerpverdrag inzake toevluchtsoorden voor schepen in nood

Vooreerst wil ik uw aandacht vragen voor een kwestie waarrond u waarschijnlijk nooit een verband met het Rijnstatuut zou vermoeden. Ongetwijfeld herinnert u zich de scheepsrampen met de olietankers Erika en Prestige, die zich in 1999 resp. 2002 voordeden voor de Franse resp. de Spaanse kust, en er een aanzienlijke milieuverontreiniging veroorzaakten. Deze rampen hadden waarschijnlijk kunnen worden vermeden indien de betrokken schepen toegang hadden verkregen tot een toevluchtsoord. Zo werd de Prestige door de Spaanse autoriteiten terug in zee gedreven, waar het schip de speelbal was van een zware storm en uiteindelijk in tweeën brak.

Na deze schokkende gebeurtenissen is op internationaal vlak de overtuiging gegroeid dat schepen in nood in de toekomst zoveel mogelijk in toevluchtsoorden moeten worden opgevangen. De Europese wetgever heeft in 2002 een Scheepvaartmonitoringrichtlijn aangenomen², die de Lidstaten verplicht om hiertoe interventieplannen op te stellen (art. 20). De Internationale Maritieme Organisatie te Londen heeft in 2003 Richtsnoeren voor de opvang van schepen in nood opgesteld³, die aanbevelingen bevatten voor een zorgvuldige en evenwichtige besluitvorming rond het verlenen van toegang.

Deze nieuwe instrumenten laten het relevante internationaal gewoonterecht echter onverlet. Naar klassiek internationaal gewoonterecht hebben schepen in nood recht op toegang tot een schuiloord, en genieten ze daar zelfs een bepaalde immuniteit tegenover de lokale regelgeving en rechtsmacht. In het licht van recente weigeringen van toegang is de vraag opgeworpen of het klassieke recht van toegang nog wel steun vindt in de actuele statenpraktijk en in een overtuiging dat er een juridische verplichting tot toegangverlening bestaat.

2 *Richtlijn 2002/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 27 juni 2002 betreffende de invoering van een communautair monitoring en informatiesysteem voor de zeescheepvaart en tot intrekking van Richtlijn 93/75/EEG van de Raad, Pb. L 208 van 5 augustus 2002, p. 10.*

3 *Guidelines on Places of Refuge for Ships in Need of Assistance (Resolution A.949(23) adopted on 5 December 2003).*

De jongste jaren is dit in het internationaal zeerecht ongetwijfeld één van de drukst besproken kwesties. Sommige, zij het zeer schaarse rechtsgeleerden gaan zover te beweren dat een Staat geen enkele verplichting meer heeft om schepen in nood op te vangen⁴.

Deze rechtsonzekerheid heeft geleid tot een nieuw onderzoek naar de bronnen en de historische wortels van het klassieke gewoonterechtelijke toegangsrecht. Terzake bestaat geen multilaterale verdragsregeling. Het enige multilaterale verdrag over havenexploitatie, het door de Volkenbond voorbereide Internationaal Zeehavenstatuut van 1923⁵, bevat geen bepaling over de opvang van schepen in nood. Dit is een kleine ironie van de geschiedenis, want uit de diplomatieke stukken blijkt dat de opstellers van het Verdrag het toegangsrecht van schepen in nood zo evident vonden, dat ze het overbodig achten om het in het Verdrag op te nemen⁶. Het toegangsrecht is wel met zoveel woorden gestipuleerd in talrijke bilaterale handels-, vriendschaps- en scheepvaartverdragen.

Daarnaast zijn reflecties van het gewoonterechtelijke toegangsrecht te vinden in het VN Zeerechtverdrag⁷, i.h.b. in de regeling betreffende het recht van onschuldige doorvaart door de territoriale zee. Er wordt bepaald dat de

- 4 *Over de verschillende mogelijke theorieën, zie Van Hooydonk, E., "The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress. A plea for granting a salvage reward to ports and an international convention on ports of refuge", CMI Yearbook 2003. Vancouver I, Antwerpen, Comité Maritime International, 2004, p. 403-445, verkort in Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2004, p. 347-374. Voor de vruchten van grondig recent onderzoekswerk, zie inz. Chircop, A. en Linden, O. (Eds.), Places of Refuge for Ships. Emerging Environmental Concerns of a Maritime Custom, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, 557 p.; von Gadow-Stephani, I., Der Zugang zu Nothäfen und sonstigen Notliegeplätzen für Schiffe in Seenot, in Hamburg Studies on Maritime Affairs, nr. 3, Berlijn/Heidelberg, Springer, 2006, 479 p.*
- 5 *Convention on the International Régime of Maritime Ports, Genève, 9 december 1923, 58 LNTS 285.*
- 6 *Gidel, G., Le droit international public de la mer, II, Vaduz, Topos Verlag, 1981 (reprint), p. 51.*
- 7 *United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 10 december 1982, 1833 UNTS 3.*

doorvaart “snel en ononderbroken” moet zijn, en dat doorvaart “het stoppen en voor anker gaan” omvat, doch alleen “voor zover zulks een onderdeel vormt van de normale navigatie of noodzakelijk wordt als gevolg van overmacht of van het feit dat het schip in nood verkeert of voor het verlenen van hulp aan in gevaar of nood verkerende personen, schepen of luchtvaartuigen” (art. 18.2). In deze bepaling vindt men een bevestiging van het bijzondere gunstregime dat klassiek aan schepen in nood worden toegekend. Blijkens het Verdrag van Genève inzake de territoriale zee en de aansluitende zone van 1958⁸, waarop het VN Zeerechtverdrag is gebaseerd, gaat het om wat de Fransen het “droit de relâche forcée” noemen⁹.

In de zoektocht naar verdragsrechtelijke bekrachtigingen van het klassieke toegangsrecht wordt de blik ook gewend naar het internationaal rivierenrecht. Een prominente indicatie dat het schip in nood ook in het rivierenrecht een gunstige behandeling geniet is te vinden in de Akte van Mannheim¹⁰. Deze tolereert afwijkingen wat betreft het douanetoezicht op ingeladen goederen (art. 9). Voorts wordt het recht toegekend om te laden en te lossen in niet opengestelde havenplaatsen wanneer de schipper daartoe gedwongen wordt door natuurlijke omstandigheden of een ongeval: “Le batelier ne pourra, sans y être spécialement autorisé par l'autorité compétente, charger ou décharger à d'autres endroits, à moins que des circonstances naturelles ou quelque accident ne l'empêchent de poursuivre son voyage ou ne compromettent le salut du bateau ou de la cargaison” (art. 11, tweede lid). Gelijkaardige bepalingen waren reeds opgenomen in de Akte van Mainz van 1831, de voorloper van de Akte van Mannheim¹¹. In dezelfde periode heeft de Londense conferentie die onderhandelde over het Scheidingsverdrag tussen België en Nederland op verzoek van België in een memorandum van 18 april 1839 verklaard: “La libre navigation de l'Escaut renferme, sans aucun doute, la faculté, pour tout navire, de stationner librement dans toutes les eaux de ce fleuve et de ses

8 *Convention on the Territorial Sea and Contiguous Zone, Genève, 29 maart 1958, 516 UNTS p. 205.*

9 *Art. 14.3 van het Verdrag van Genève.*

10 *Gemakshalve werd gebruik gemaakt van de officieuze coördinatie beschikbaar op www.ccr-zkr.org.*

11 *Zie art. 37 en 38 van de Akte van Mainz van 31 maart 1831.*

embouchures, si les vents, les glaces ou d'autres circonstances l'exigent, et il n'est pas à prévoir qu'aucune contestation puisse s'élever sur cet objet, qui pourra au reste, être plus positivement déterminé par règlement"¹².

In de door de International Law Association tijdens haar conferentie te Berlijn van 2004 ondernomen poging om het Water Resources Law te codificeren wordt de bijzondere positie van het schip in nood uitdrukkelijk bevestigd. Naar analogie met het regime van de onschuldige doorvaart door de territoriale zee wordt in de Berlin Rules bepaald: "Stopping or anchoring is allowed when incidental to ordinary navigation or if necessary because of force majeure, distress, or for the rendering of assistance to persons, ships, or aircraft in danger or distress" (art. 44.2)¹³.

Het rivierenrecht, i.h.b. de maatgevende Rijnvaartakten van Mainz en Mannheim, leveren dus belangrijke indicaties op dat schepen in nood een bijzonder regime genieten, en mogen ankeren en aanmeren op plaatsen waar dat normaal niet is toegelaten. De Rijnvaartakten bieden daarmee bijkomende steun voor het Ontwerpverdrag over schepen in nood dat het Comité Maritime International op 17 oktober 2008 goedkeurde tijdens zijn 39ste conferentie te Athene. Dit Ontwerpverdrag heeft een dubbel belang: het wordt met het oog op officialisering als internationaal verdrag voorgelegd aan het Juridisch Comité van de Internationale Maritieme Organisatie, maar is los daarvan ook een poging om geldend internationaal gewoonterecht te expliciteren. Concreet formuleert het Ontwerpverdrag een conditioneel recht van toegang: het hulpbehoevende schip wordt vermoed recht op toegang te hebben, maar de kuststaat kan toegang weigeren wanneer een objectief onderzoek uitwijst dat de risico's te groot zijn. Voorts omvat het Ontwerpverdrag o.m. een aansprakelijkheidsregeling. Wat het lot van het CMI-Ontwerpverdrag ook wordt, in de problematiek rond het gewoonterechtelijke toegangsrecht voor schepen in nood is de Akte van Mannheim een belangrijk referentiepunt gebleken.

¹² *Moniteur belge*, 21 juni 1839.

¹³ De tekst van de Berlin Rules is te vinden op www.ila-hq.org.

2. De impact van de Akte van Mannheim op de Scheldeverdragen van Middelburg van 21 december 2005

Als Antwerpenaar moet ik natuurlijk ook iets vertellen over de Schelde. Ik doe dat in alle bescheidenheid. De Rijn is veel langer dan de Schelde. De haven die aan haar monding ligt, is ook een beetje, maar niet veel, belangrijker dan de Antwerpse (en Nederlandse juristen zullen trouwens betwisten dat Rotterdam aan de Rijn ligt). Het Rijnstatuut is alleszins meer ontwikkeld dan het Scheldestatuut, en de Centrale Rijnvaartcommissie heeft een langere traditie dan haar tegenhangers in het Scheldegebied.

Anderzijds heeft de internationale regeling van de vaart op de Schelde allicht diepere rechtshistorische wortels. De vrije vaart op de Schelde werd tenietgedaan door de Scheldesluiting in 1585, die in 1648 juridisch werd bekrachtigd in het Verdrag van Munster. In 1792 werd de vrije vaart hersteld door een Verklaring van de Franse Conseil Exécutif Provisoire, die onmiddellijk te Antwerpen werd afgekondigd door generaal de la Bourdonnaye¹⁴. Deze Verklaring ,waarin het recht van vrije scheepvaart werd gezien als een onderdeel van de rechten van de mens, beïnvloedde de verdere ontwikkeling van het statuut van de Rijn¹⁵.

Het regime van de vaart op internationale rivieren dat werd neergelegd in de Slotakte van Wenen van 1815 gold oorspronkelijk zowel voor de Rijn als de Schelde. Met andere rivieren werden zij door de Slotakte onderworpen aan een gemeenschappelijk Europees rivierenregime, waarin de vrije vaart werd geconcretiseerd. De Slotakte is tot op vandaag op de Schelde van

14 Zie o.m. Delwaide, L., "De ontstaansgeschiedenis van het beginsel van de vrije vaart op internationale rivieren", in Blauwens, G., De Brabander, G. en Van de Voorde, E., *De dynamiek van een haven. Liber Amicorum aangeboden bij het emeritaat van Prof. Fernand Ridder Suykens, Kapellen, Pelckmans, 1993*, (p. 124), p. 141; Leleux, F., *Anvers et la première occupation française par les armées révolutionnaires, thèse pour le doctorat d'université présentée à la Faculté des Lettres et Sciences humaines de l'Université de Besançon, 1960*, p. 50-55.

15 Zie o.m. Schluckebier, U., *Internationales Rheinschiffahrtsrecht, in Studien zum internationalen Wirtschaftsrecht und Atomenergierecht, Band 18, Göttingen, Institut für Völkerrecht der Universität Göttingen, 1965*, p. 12-14.

toepassing gebleven¹⁶, en blijft voor Antwerpen van vitaal belang, want zij vestigt o.m. de vrijheid van scheepvaart (art. 109) en het principe dat alle reglementeringen die de scheepvaart aangaan in gemeenschappelijk akkoord moeten worden vastgesteld door de Oeverstaten (art. 108); voorts verleent zij België een verworven recht op de noodzakelijke aanpassingen van de rivier op Nederlands grondgebied (art. 113)¹⁷.

In het Schelderegime dat werd neergelegd in het Belgisch-Nederlands Scheidingsverdrag van 19 april 1839 werden in de meest letterlijk zin verbindingen met de Rijn gezocht. Antwerpen verkreeg een vrije verbinding met de Rijn via de zogenaamde tussenwateren (art. 9, § 5) en bovendien mocht met het Rijnbekken een nieuwe verkeersverbinding worden aangelegd (art. 12), die in 1879 werd opengesteld als de IJzeren Rijn, een spoorweg waarvan België vandaag de heropening vraagt. Aangezien de tussenwateren door Nederland werden afgedamd, kwam in 1963 een verdrag tot stand op basis waarvan een nieuwe Schelde-Rijnverbinding werd aangelegd¹⁸, een binnenvaartkanaal dat vandaag zowel voor Rotterdam als voor Antwerpen van onschatbaar belang is.

Niet alleen bestaan tussen het Scheldestatuut en het Rijnstatuut belangrijke historische verbanden¹⁹; ook in de actuele beleidscontext speelt er een interessante wisselwerking.

Het Scheldestatuut werd verder uitgewerkt door de ondertekening van vier nieuwe Vlaams-Nederlandse Verdragen te Middelburg op 21 december

16 Art. 9, § 1 van het Scheidingsverdrag van 19 april 1839.

17 Voor een actuele inschatting, zie Van Hooydonk, E., "Het juridisch statuut van de Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen in actueel en Europees perspectief" in Id. (ed.), *De Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen. De Schelde in de XXIste eeuw*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2002, p. 91-368.

18 *Belgisch-Nederlands Verdrag van 's-Gravenhage van 13 mei 1963 betreffende de verbinding tussen de Schelde en de Rijn* (Belgisch Staatsblad, 27 april 1965).

19 Voor een overzicht, zie o.m. Nusteling, H.P.H., *De Rijnvaart in het tijdperk van stoom en steenkool 1831-1914*, Amsterdam, Holland Universiteits Pers, 1974, p. 244-259; Van de Wouwer, J., *Belang van Rijn-, Schelde- en Maasrecht voor België*, Antwerpen/Brussel/Gent/Leuven, Standaard-Boekhandel, 1958, 64 p.

2005²⁰, met name:

- het Verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 Schelde-estuarium, waarin o.m. een nieuw verdiepingsprogramma is afgesproken zodat Antwerpen de grootste containerschepen kan blijven ontvangen;
- het Verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven, waarin ten voordele van Rotterdam een oude verdragsrechtelijke compensatie van de landinwaartse ligging van Antwerpen werd tenietgedaan;
- het Verdrag tussen de Vlaamse Gemeenschap en het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium, op basis waarvan vlotter moet kunnen worden beslist over toekomstige projecten in het Scheldebekken waaronder, naar mag worden gehoopt, nog talrijke nieuwe verdiepingsprojecten;
- het Verdrag tussen het Vlaams Gewest en het Koninkrijk der Nederlanden inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied.

Bij dit laatste Verdrag dient even te worden stilgestaan, omdat het in het Rijnstatuut inspiratie heeft gevonden. Eén van de meest in het oog springende kenmerken van het Rijnstatuut is de verregaande eigen reglementeringsbevoegdheid van de Centrale Rijnvaartcommissie. De Akte van Mannheim draagt de Rijnvaartcommissie o.m. op "à délibérer sur les propositions des Gouvernements riverains concernant la prospérité de la navigation du Rhin, spécialement sur celles qui auraient pour objet de compléter ou de modifier la présente Convention et les règlements arrêtés en commun" (art. 45, b)). Unaniem aangenomen besluiten van de Rijnvaartcommissie zijn verbindend voor de Verdragsstaten, tenzij één van hen binnen de maand laten

20 *Belgisch Staatsblad*, 12 september 2008 (Ed. 1); *Tractatenblad*, 2005, nr. 310, 312, 316 en 328.

weten dat geen goedkeuring kan worden gegeven of dat eerst de instemming moet worden verkregen van de wetgevende organen (art. 46, derde lid). In de rechtsleer wordt aangenomen dat de door de Centrale Rijnvaartcommissie aangenomen reglementen geen goedkeuring van de regeringen meer behoeven; de Verdragstaten kunnen een aangenomen reglement alleen verwerpen mits zij binnen een beperkte termijn verzet aantekenen. In 2008 verduidelijkte de Centrale Rijnvaartcommissie zelf dat iedere Staat zijn eigen grondwettelijke procedure volgt om de reglementen in werking te laten treden, en dat na deze procedure en publicatie door de Lidstaten de reglementen inroepbaar zijn tegen de adressaten²¹.

Door het vermelde nieuwe Verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied werd deze verregaande reglementeringsbevoegdheid van de Centrale Rijnvaartcommissie a.h.w. naar het Scheldestatuut getransponeerd. Dit Verdrag (art. 4.3) kent een verordenende bevoegdheid toe aan de aloude Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, die werd opgericht op basis van het Scheidingsverdrag van 1839. De krachtens het nieuwe Verdrag door de Permanente Commissie uit te vaardigen regels worden gesteld in het belang van het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, het verzekeren van een doelmatige verkeersbegeleiding, het optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit, het instandhouden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de veiligheid van hun infrastructuur, het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen, het voorkomen of beperken van schade aan het milieu door het scheepvaartverkeer, en het concretiseren van de ketenbenadering²² (art. 5.1). De door de Permanente Commissie te

21 Art. 3.2 van de Richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCR, Protocol nr. 3 van de Voorjaarszitting 2008, CC/R (08) 01 Final, 29 mei 2008, www.ccr-zkr.org.

22 Dit laatste begrip doelt op een optimale samenwerking tussen de Permanente Commissie, de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de verkeersbegeleidingsdiensten, de havenautoriteiten van Antwerpen, Gent, Terneuzen en Vlissingen, de loodsdiensten en de overige nautische dienstverleners waardoor het nautisch beheer in de onderscheiden beheersgebieden onderling wordt afgestemd en een geïntegreerde verkeersbegeleiding voor het gehele traject tussen zee en de ligplaats wordt verzekerd, waarbij rekening wordt gehouden met de diverse betrokken belangen (art. 1 (m)).

stellen regels hebben slechts betrekking op het vaststellen van voorwaarden en het geven van verkeersaanwijzingen waaronder een schip het recht van scheepvaart kan uitoefenen op de scheepvaartwegen in het Scheldegebied, de vaarwegmarkering, het verbeteren van de benutbaarheid van de capaciteit van de scheepvaartwegen, het aanbrengen van verkeerstekens en het doen van bekendmakingen, het geven van inlichtingen en adviezen door daartoe bevoegde personen aan een of meer verkeersdeelnemers, de verkeersbegeleiding, het gebruik van plaatsbepaling, de uitvoering of omzetting van internationale en Europeesrechtelijke regelen en de nadere afbakening en omschrijving van de scheepvaartwegen (art. 5.2). De met de door de Permanente Commissie gestelde regels strijdige wettelijke voorschriften, blijven buiten toepassing (art. 5.6). De door de Permanente Commissie gestelde regels hebben in Nederland en Vlaanderen geen verbindende kracht dan nadat zij zijn bekendgemaakt in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad, en de Permanente Commissie draagt zorg voor de bekendmaking; de regels voorzien in hun inwerkingtreding (art. 5.7).

De essentie van deze nieuwe regeling is dat een groot deel van de scheepvaartreglementering op de Schelde voortaan wordt vastgesteld door een riviercommissie die bekleed is met volwaardige supranationale bevoegdheden. De door de Permanente Commissie vastgestelde regels worden direct gepubliceerd in de twee landen, en de nationale regeringen of wetgevers moeten er geen goedkeuring meer aan geven; zij kunnen er zelfs geen verzet tegen aantekenen. De reglementeringsbevoegdheid van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart is op het vlak van de rechtskracht van de aangenomen besluiten verregaander dan die van de Centrale Rijnvaartcommissie²³.

23 *Wat de materiële reglementeringsbevoegdheid betreft zijn er ook verschillen. Op de Schelde gaat het hoofdzakelijk om de reglementering van zeescheepvaart. De regelgeving van de Centrale Rijnvaartcommissie bestaat heden uit vier "reglementaire blokken", m.n.:*
"het Rijnvaartpolitierglement;
- het Reglement over technische voorschriften, dat de technische voorschriften voor binnenschepen bevat;
- het Reglement over personeel in de binnenvaart, dat de voorschriften over de kwalificatie van personeel in de scheepvaart en de minimale omvang van de bemanning bevat;
- het Reglement over het vervoer van gevaarlijke stoffen" (art. 2.1 van de reeds

Ook op een meer algemeen plan valt te wijzen op interessante verbanden tussen de nieuwe Scheldeverdragen en het Rijnstatuut.

Vooreerst bevestigen de Scheldeverdragen het blijvende, zoniet toenemende belang van door de Oeverstaten gevormde riviercommissies. Niet alleen het statuut en de bevoegdheden van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, maar ook deze van de vroegere Technische Scheldecommissie werden substantieel opgewaardeerd. Door het vermelde Verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en het beheer in het Schelde-estuarium werd laatstvermelde ambtelijke commissie vervangen door een volwaardige Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie.

Ten tweede onderlijnen de nieuwe Scheldeverdragen, geheel in de geest van de Akte van Mannheim, het blijvende belang van de scheepvaartfunctie van internationale rivieren, die, niet in het minst in het academisch onderzoek, de jongste jaren een beetje in de schaduw staat van de milieuaspecten.

Ten derde rijst ook in verband met het Scheldestatuut de vraag naar de verhouding tot het Europees Gemeenschapsrecht. Deze kwestie, die wat de Rijn betreft relevant is t.a.v. het Europees binnenvaartbeleid, is wat de Schelde betreft van belang t.a.v. de verenigbaarheid van de verdragsverplichting tot onderhoud en verbetering van de vaarweg met het Europees natuurbeschermingsrecht. In de mate dat bij een normconflict de rechten van niet-Lidstaten in het gedrang komen, moet, gelet op artikel 307 EG-Verdrag, worden uitgegaan van de voorrang van het rivierregime²⁴.

aangehaalde Richtsnoeren voor de regelgevende werkzaamheden van de CCRJ.

24 Zie in deze zin recent o.m. Bieber, R., Maiani, F. en Delaloye, M., *Droit européen des transports*, Genève, Basel, München/Brussel/Parijs, Helbing & Lichtenhahn/Brylant/L.G.D.J., 2006, p. 138-143; De Decker, M., *Juridische aspecten van de codificatie en harmonisering van de Europese internationale rivierenregimes*, II, *doctoraatsproefschrift*, Universiteit Antwerpen, 2003, p. 605 e.v.; Van Hooydonk, E., "Het juridisch statuut van de Belgisch-Nederlandse verkeersverbindingen in actueel en Europees perspectief", o.c., p. 269, nr. 92; Van Hooydonk, E., *The impact of EU environmental law on ports and waterways*, Antwerpen/Apeldoorn, Maklu, 2006, p. 107-108, nr. 94. Zie voorts de door de Centrale Rijnvaartcommissie in 2003 aangenomen Grondlijnen van de interpretatie van de Akte van Mannheim, die o.m. vermelden:

3. De impact van de Akte van Mannheim op het Cambodjaans-Vietnamees Ontwerpverdrag over de scheepvaart op de Mekong

Voor mijn derde illustratie neem ik u graag mee naar Zuidoost-Azië. De Mekong is één van de grote wereldrivieren. Zij ontspringt in Tibet en bevoeit na China Myanmar, de Laotiaanse Volksrepubliek, Thailand en Cambodja, alvorens via Vietnam uit te monden in de Zuid-Chinese Zee. De Mekong is ca. 4.800 km lang. De vrijheid van scheepvaart is verzekerd door een - zij het summiere - bepaling in het Agreement on the Cooperation for the Sustainable Development of the Mekong River Basin, ondertekend te Chiang Rai op 5 april 1995 (art. 9)²⁵. Partijen bij dit Verdrag zijn de Cambodja, de Laotiaanse Volksrepubliek, Thailand en Vietnam. Ondanks hun soms traumatische historische relaties kennen deze Oeverstaten een lange traditie van samenwerking, die bekend staat als de Mekong Spirit²⁶.

"1.4.1. Verplichtingen die de lidstaten ten opzichte van andere staten of internationale organisaties zijn aangegaan, moeten de (volkenrechtelijke) verplichtingen op grond van de Akte van Mannheim en de in het kader van de CCR aangenomen voorschriften in acht nemen.

1.4.2. De verplichtingen die de lidstaten op grond van Europese regelgeving hebben, alsmede overige volkenrechtelijke verplichtingen moeten eveneens in acht worden genomen" (Protocol nr. 10 van de Najaarszitting 2003, CC/R (03) 2 Final, 27 november 2003, www.ccr-zkr.org; zie ook de bijhorende toelichting van het Secretariaat).

- 25 *Agreement on the Cooperation for the Sustainable Development of the Mekong River Basin, Chiang Rai, 5 april 1995, 2069 UNTS I-35844. De bedoelde bepaling luidt:*

"Article 9. Freedom of navigation

On the basis of equality of right, freedom of navigation shall be accorded throughout the mainstream of the Mekong River without regard to the territorial boundaries, for transportation and communication to promote regional cooperation and to satisfactorily implement projects under this Agreement. The Mekong River shall be kept free from obstructions, measures, conduct and actions that might directly or indirectly impair navigability, interfere with this right or permanently make it more difficult. Navigational uses are not assured any priority over other uses, but will be incorporated into any mainstream project. Riparians may issue regulations for the portions of the Mekong River within their territories, particularly in sanitary, customs and immigration matters, police and general security".

- 26 *Over het Mekongstatuut, zie o.m. Halbertsma, H.G., "Legal aspects of the Mekong*

Voor de zeescheepvaart is alleen de benedenstroomse loop in Cambodja en Vietnam van belang. Zeeschepen kunnen via de in Vietnam gelegen delta opvaren tot de Cambodjaanse hoofdstad Phnom Penh, dat ca. 340 km van de zee ligt. Kleinere zeeschepen kunnen binnen Cambodja zelfs nog hoger opvaren. Cambodja en Vietnam hebben de jongste jaren onderhandeld over een verdrag ter concretisering van de vrijheid van scheepvaart. Medio 2008 heeft een bilaterale werkgroep met ondersteuning van de dynamische scheepvaartafdeling van de Mekong River Commission een Draft Agreement Between the Royal Government of Cambodia and the Government of the Socialist Republic of Viet Nam on Waterway Transportation afgewerkt, dat momenteel ter bespreking voorligt bij de nationale regeringen.

Inhoudelijk bevat het Ontwerpverdrag alle klassieke ingrediënten van een rivierverdrag, zoals die ook in de Akte van Mannheim zijn terug te vinden: toegang tot havens, verbod van niet-vergoedende heffingen, niet-discriminatie, verplichting tot onderhoud van de rivier en tot aanduiding van alternatieve routes bij stremmingen, opvang van schepen in nood, harmonisering van de scheepvaartreglementen, enz. De opstellers van het nieuwe Verdrag zochten herhaaldelijk inspiratie in de Akte van Mannheim, in het Internationaal Waterweginstatuut van Barcelona en in het statuut van de Schelde, het Saimaa-kanaal, de Rio de la Plata, de Saint-Lawrence en andere internationale waterwegen. In zijn uiteenzetting over het Rijnstatuut tijdens een voorbereidende conferentie te Phnom Penh in 2003 heeft Adjunct-Secretaris-Generaal van der Werf namens de Centrale Rijnvaartcommissie een belangrijke bijdrage geleverd.

Niet genoeg kan worden benadrukt dat de concretisering van de vrijheid van scheepvaart in het benedenstroomse Mekongbekken een harde economische noodzaak is. De liberalisering van de zee- en binnenvaart is *conditio sine qua non* om nieuwe transportdiensten op touw te kunnen zetten, investeringen in nieuwe havenfaciliteiten aan te lokken en het volledige potentieel van de vaarweg te benutten; daarmee wordt bovendien een alternatief geboden voor

River System", Netherlands International Law Review, 1987, p. 25-53; Nguyen, Q.D. Quoc Dinh, "L'internationalisation du Mékong", Annuaire français de droit international, 1962, VIII, p. 91-115; Wheeler, V.M., "Co-operation for Development in the Lower Mekong Basin", American Journal of International Law, 1970, vol. 64, nr. 3, p. 594-609.

het reeds geliberaliseerde, maar minder milieuvriendelijke wegvervoer. Zowel in Phnom Penh als in de belangrijke deltahavens Can Tho en Ho Chi Minh City bestaat een reële vraag naar additionele vervoers- en havencapaciteit. Vervoer te water speelt bovendien een rol in de toeristische ontsluiting van de Mekongstaten.

Het Ontwerpverdrag voorziet in de oprichting van een bilaterale riviercommissie onder de naam Mekong Navigation Facilitation Committee. Deze commissie zal concrete voorstellen voor een harmonisering van reglementen en tarieven moeten formuleren, maar heeft, anders dan de Centrale Rijnvaartcommissie en de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, geen eigen verordeningsbevoegdheid. Evenmin is in het nieuwe Verdrag sprake van de volledige afschaffing van grensformaliteiten of de oprichting van speciale rechtbanken.

Toch mag worden gezegd dat het Mekong-Ontwerpverdrag een grote stap vooruit kan zijn. Het bouwt voort op de traditie van het Europese rivierenrecht, i.h.b. het Rijnstatuut, met inachtneming van de lokale en regionale bijzonderheden en gevoeligheden. Het bevat enkele interessante, vrij innovatieve bepalingen, zoals de regel dat de begunstigden van de vrije scheepvaart de bepalingen van het Ontwerpverdrag rechtstreeks mogen invoeren (art. 3(4)). Ook kent het uitdrukkelijk vrijheid van scheepvaart toe aan derde landen (art. 3(2)).

Het Ontwerpverdrag onderstreept andermaal het belang van riviercommissies. Voor de hier aanwezige vertegenwoordiger van de Europese Commissie kan het interessant zijn te vernemen dat de economische integratie van Cambodja en Vietnam ook wordt aangestuurd door regionale instanties zoals de Association of Southeast Asian Nations (ASEAN) en de Greater Mekong Subregion (GMS). Desondanks hebben de vermelde, direct belanghebbende Oeverstaten de noodzaak onderkend om een nieuwe bilaterale riviercommissie op te richten, ten einde efficiënt op de specifieke noden van het grensoverschrijdend vervoer te water te kunnen inspelen.

4. Conclusies

Soms rijzen omtrent de betekenis van de vrijheid van scheepvaart op de Rijn en andere rivieren wel eens misverstanden. Eerder amusant zijn de

volgende uitspraken van Herbert Kraus, Professor aan Universiteit van Göttingen en lid van het Institut de Droit International, in zijn tweetalige studie *Questions juridiques relatives à la navigation du Rhin / Rechtsfragen der Rheinschiffahrt* uit 1956:

"il faut remarquer, dès l'abord, que des doutes s'élèvent à l'égard de la nature juridique du concept de la liberté de navigation fluviale du fait de son imprécision, qui lui confère un caractère non juridique à l'allure de slogan",

of, in het nog minder aan de verbeelding overlatende Duits:

"dass sich von vornherein Bedenken gegen die Rechtsnatur des Satzes von der Freiheit der Flussschiffahrt aus seiner grossen Konturenlosigkeit herleiten, die ihm etwas Unjuristisches, Schlagwortartiges geben"²⁷.

Dankzij deze sympathieke commentaar van Professor Kraus weten de Secretaris-Generaal en de Adjunct-Secretaris-Generaal van de Centrale Rijnvaartcommissie alvast het werk dat ze hier elke dag verrichten konturenlos, unjuristisch en Schlagwortartig is...

Uiteraard kan niet worden ontkend dat de vrijheid van scheepvaart als dusdanig een ruim en rekbaar begrip is; ook Secretaris-Generaal Woehrling heeft er zonet op gewezen. Dit neemt niet weg dat deze vrijheid, zoals ze o.m. wordt geconcretiseerd in geharmoniseerde scheepvaartreglementeringen, een efficiënt waterwegbeheer en permanent overleg tussen de Oeverstaten, van dagelijks praktisch belang is voor alle betrokkenen, waaronder niet in het minst de waterweggebruikers.

De drie zonet toegelichte recente ontwikkelingen buiten het Rijnbekken brengen me tot vier conclusies.

Ten eerste is en blijft het rivierenrecht bijzonder belangrijk; het is bijna een

²⁷ Kraus, H., *"Questions juridiques relatives à la navigation du Rhin / Rechtsfragen der Rheinschiffahrt"*, in Kraus, H. en Scheuner, U., *Rechtsfragen der Rheinschiffahrt. Questions juridiques relatives à la navigation du Rhin*, Frankfurt am Main, Vittorio Klostermann, 1956, p. 12-13, met verwijzing naar Saure.

afzonderlijke rechtstak, en vertoont boeiende - zij het soms veronachtzaamde - verbanden met het ruimere domein van het internationaal zeerecht.

Ten tweede blijken de klassieke verworvenheden van het rivierenrecht wereldwijd een blijvende actualiteit te hebben en, onder invloed van reële economische behoeften, steeds weer nieuwe toepassingen te vinden.

Ten derde blijven riviercommissies ook in andere rivierbekkens dan de Rijn, en zelfs ver buiten Europa, een cruciale rol vervullen; de uitbreiding van de bevoegdheden van de twee Scheldecommissies en de oprichting van een nieuwe commissie voor de Mekong zijn goede illustraties.

Ten vierde is en blijft de Akte van Mannheim in het internationaal rivierenrecht de ultieme benchmark. Ondanks haar ouderdom en redactionele imperfecties blijft de Akte gelden als model-verdragsstatuut en als wereldwijde referentie en inspiratiebron voor ontwerpers van verdragen, onderhandelaars, politici, rechtspraktizijnen en academici.

Ik feliciteer de Centrale Rijnvaartcommissie met deze verjaardag en wens haar van ganser harte een vruchtbare verderzetting van haar belangrijke werk.

Palais du Rhin
2, place de la République - Strasbourg

**Voordrachten uitgesproken tijdens de najaarszitting van de
Centrale Commissie voor de Rijnvaart, op 26 november 2008
ter gelegenheid van de viering van het 140-jarige bestaan
van de Akte van Mannheim**

Indg. Weber Ch. Juppé Schmitt Verkerke-Dulacq Morez

